

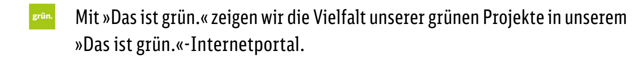
Deutsche Bahn
Integrierter Bericht 2021

ÜBER DIESEN BERICHT

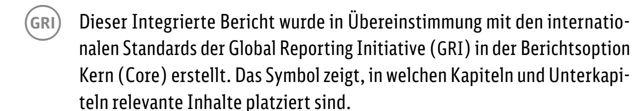
Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:



Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts: xxx.

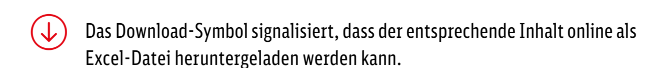


Mit »Das ist grün.« zeigen wir die Vielfalt unserer grünen Projekte in unserem »Das ist grün.«-Internetportal.



Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI) in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.

TCFD In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) empfohlene Inhalte. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.



Das Download-Symbol signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online als Excel-Datei heruntergeladen werden kann.



Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter db.de/links-ib21 oder direkt unter der angegebenen Webseite.

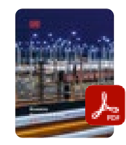
ONLINE-BERICHT

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung dieses Integrierten Berichts zur Verfügung: db.de/ib.

GESCHLECHTERGERECHTE SPRACHE

Bei natürlichen Personen werden geschlechterneutrale Wörter oder der Genderdoppelpunkt verwendet. Bei juristischen Personen, Funktionen oder Gremien wird das generische Maskulinum verwendet.

ONLINE-ERGÄNZUNGEN



KOSMOS DEUTSCHE BAHN

Erfahren Sie mehr über unsere Angebote im Bereich Mobilität, Infrastruktur und Logistik. Die Broschüre »Kosmos Deutsche Bahn« finden Sie als Online-Version oder PDF-Fassung: db.de/kosmos.

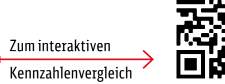
KENNZAHLEN INTERAKTIV

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie auf db.de/kennzahlen.



INHALTSVERZEICHNIS

AUF EINEN BLICK





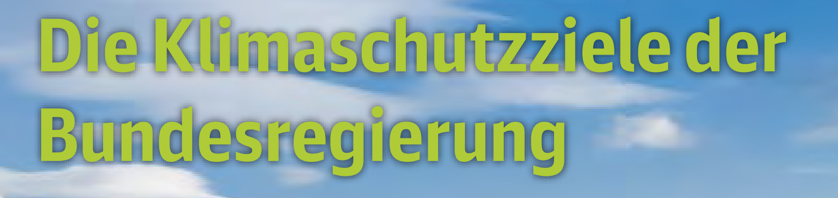
AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €					
Umsatz	47.075	39.901	+7.174	+18,0	44.430
Ergebnis vor Ertragsteuern	-788	-5.484	+4.696	-85,6	681
Jahresergebnis	-911	-5.707	+4.796	-84,0	680
EBITDA bereinigt	2.287	1.002	+1.285	+128	5.436
EBIT bereinigt	-1.552	-2.903	+1.351	-46,5	1.837
Eigenkapital per 31.12.	10.621	7.270	+3.351	+46,1	14.927
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29.107	29.345	-238	-0,8	24.175
Bilanzsumme per 31.12.	71.843	65.435	+6.408	+9,8	65.828
Capital Employed per 31.12.	43.020	41.764	+1.256	+3,0	42.999
Return on Capital Employed (ROCE) in %	-3,6	-7,0	+3,4	-	4,3
Tilgungsdeckung in %	4,3	0,8	+3,5	-	15,3
Brutto-Investitionen	15.387	14.402	+985	+6,8	13.093
Netto-Investitionen	6.342	5.886	+456	+7,7	5.646
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.900	1.420	+2.480	+175	3.278
LEISTUNGSKENNZAHLEN					
Reisende in Mio.	2.931	2.866	+65	+2,3	4.874
SCHIENENPERSONENVERKEHR					
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	93,8	95,2	-1,4	-	93,9
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	75,2	81,8	-6,6	-	75,9
Reisende in Mio.	1.413	1.499	-86	-5,7	2.603
davon in Deutschland	1.203	1.297	-94	-7,2	2.123
davon DB Fernverkehr	81,9	81,3	+0,6	+0,7	150,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	50.831	51.933	-1.102	-2,1	98.402
Betriebsleistung in Mio. Trkm	680,3	677,8	+2,5	+0,4	767,3
SCHIENENGÜTERVERKEHR					
Beförderte Güter in Mio. t	226,5	213,1	+13,4	+6,3	232,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.850	78.670	+6.180	+7,9	85.005
SCHIENENINFRASTRUKTUR					
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	92,9	94,5	-1,6	-	93,1
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,7	95,1	-1,4	-	93,7
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.109	1.066	+43	+4,0	1.090
davon konzernexterne Bahnen	414,3	385,5	+28,8	+7,5	368,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,4	36,2	+1,2	-	33,8
Stationshalte in Mio.	158,8	155,4	+3,4	+2,2	156,4
davon konzernexterne Bahnen	46,1	44,2	+1,9	+4,3	40,2
BUSVERKEHR					
Reisende in Mio.	1.518	1.367	+151	+11,0	2.271
Verkehrsleistung [2] in Mio. Pkm	4.523	4.207	+316	+7,5	6.462
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.432	1.388	+44	+3,2	1.554
SPEDITION UND LOGISTIK					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	110,7	108,2	+2,5	+2,3	107,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.438	1.094	+344	+31,4	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.003	2.052	-49	-2,4	2.294
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m²	8,4	8,8	-0,4	-4,5	8,4
WEITERE KENNZAHLEN					
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	93,6	84,7	+8,9	+10,5	87,9
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.401	33.399	+2	-	33.423
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.693	5.691	+2	-	5.679
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-	Aa1/AA
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	323.716	322.768	+948	+0,3	323.944
Frauenanteil per 31.12. in %	24,4	24,3	+0,1	-	24,3
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,9	-	-	-
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 [3] in %	-36,1	-34,4	-1,7	-	-34,8
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [4] in %	62,4	61,4	+1,0	-	60,1
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.110	2.039	+71	+3,5	1.844

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[2] Ohne DB Arriva.
[3] 2021 ohne DB Arriva.
[4] In Deutschland.




UNSER BEITRAG FÜR DEN KLIMA-SCHUTZ





Die Klimaschutzziele der Bundesregierung

§ **Um die nationalen und europäischen Klimaschutzziele einzuhalten, haben Bundesregierung und Bundestag im Jahr 2021 ein umfassendes Klimaschutzpaket beschlossen. Es hat die gesetzlich verbindlichen Klimaschutzziele und jährlich sinkende Emissionsmengen für die Sektoren Energie, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft fortgeschrieben.**

Verbindlich festgeschrieben

- Erfüllung der nationalen und europäischen Klimaschutzziele
- CO_2-Minderungsziele für alle wirtschaftlichen und gesellschaftsrelevanten Bereiche
- Jährliche Erfolgskontrolle und die Pflicht zu einer umfassenden Nachsteuerung
- Implementierung einer komplett klimaneutralen Bundesverwaltung bis 2030



CO_2-Reduzierungsziele des Bundes

Die Bundesregierung hat 2019 mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und einem ergänzenden Sofortprogramm die Dekarbonisierung der Industrie, grünen Wasserstoff, energetische Gebäudesanierung, nachhaltige Wald- und Landwirtschaft und eine klimafreundliche Mobilität als Förderziel festgeschrieben. Die neue Bundesregierung hat die Zielstellung bekräftigt und noch für 2022 ein Klimaschutz-Sofortprogramm zur Verstärkung der Anstrengungen angekündigt. Das Ziel ist die Klimaneutralität Deutschlands bis zum Jahr 2045.

–65%

bis 2030

Bis 2030 soll Deutschland seinen Treibhausgasausstoß um 65 % gegenüber dem Jahr 1990 verringern.

–88%

bis 2040

Für das Jahr 2040 gilt ein Minderungsziel von mindestens 88 % gegenüber dem Jahr 1990.

–100%

bis 2045

Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland Treibhausgasneutralität erreichen.

Anteil Treibhausgasemissionen in Deutschland 1990 nach Sektoren

Insgesamt: 1.249 Mio. t CO_2e

2019 (vor Corona)

- – 35 % (2020: – 41 %) Treibhausgasemissionen gegenüber 1990
- 0 % (2020: – 11 %) Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor gegenüber 1990



Unser Beitrag zum Klimaschutz



Nur mit der Mobilitätswende hin zu einer starken Schiene sind Deutschlands und auch Europas Klimaschutzziele zu erreichen. Deshalb haben wir unser eigenes Klimaschutzziel um zehn Jahre vorgezogen: klimaneutral bis 2040. Im Vergleich der Verkehrsträger in Deutschland ist die Schiene der einzige mit einer durchweg positiven Klimabilanz seit 1990. Wir haben dazu in den vergangenen 30 Jahren mit einer Reduzierung der CO_2-Emissionen um rund 70 % signifikant beigetragen. Auf dem Weg zur Klimaneutralität haben wir uns ambitionierte Etappenziele gesetzt.



100 % Ökostrom in allen Werken, Bürogebäuden und Bahnhöfen in Deutschland

2025



Reduzierung der spezifischen CO_2e -Emissionen um 50 % gegenüber 2006 und 80 % Ökostrom im Bahnstrommix

2030



100 % Ökostrom im gesamten Bahnstrommix

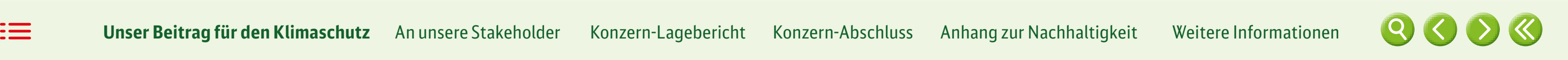
2038



Klimaneutrales Unternehmen

2040





Unsere wesentlichen Maßnahmen

100 %

Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien auf 100 % Ökostrom bis 2038

Weitere Elektrifizierung unserer Infrastruktur

Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen und Einführung alternativer Antriebe

Ausbau klimaneutraler Angebote im Güter- und Logistikbereich

Ab 2022: Einstieg in die Wärmewende, zum Beispiel durch Entwicklung von Konzepten zur klimaneutralen Wärmeversorgung für unsere Top-50-Standorte und sukzessiven Ersatz von Ölheizungen.




Mit Rückenwind von Helgoland: Bahnstrommix wird noch grüner

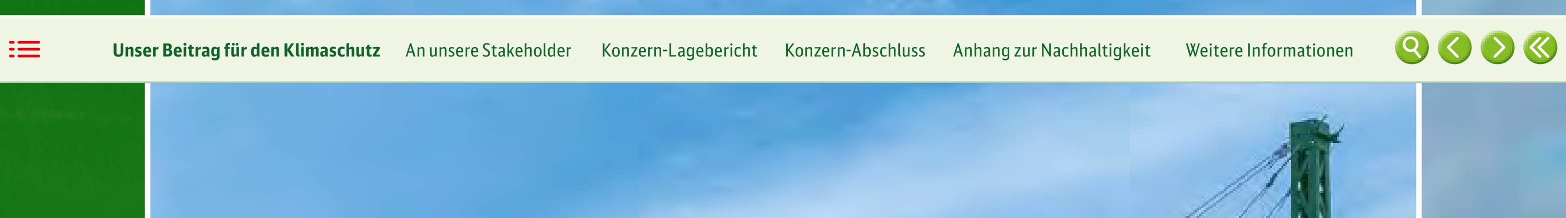
Der DB-Konzern baut seinen Strommix mit noch mehr Windkraft konsequent nachhaltig um. Mit dem 15-Jahres-Vertrag über die Stromlieferung aus dem Offshore-Windpark Amrumbank-West vor Helgoland werden ab 2025 zusätzlich rund 190 GWh im Jahr bezogen. Diese Menge allein entspricht dem Bedarf von fast sechs Tagen elektrischen Bahnbetriebs in ganz Deutschland. Mit dem Abschluss erreicht der DB-Konzern in Deutschland aktuell rund ein Drittel Marktanteil an Ökostromverträgen ohne Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), sogenannten PPA-Verträgen. Zugleich werden jährlich bis zu 153.000 t CO_2 eingespart verglichen mit der Stromlieferung aus Kohlekraft.

100 %

Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien auf 100 % Ökostrom bis 2038

100 %
Ökostrom in 2038

62,4 %
Ökostrom in 2021



Weitere Elektrifizierung unserer Infrastruktur

Elektrifizierung Südbahn abgeschlossen

Rund 90 % der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr des DB-Konzerns werden heute bereits elektrisch erbracht. Ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zur Klimaneutralität ist die Elektrifizierung weiterer Strecken. So fahren die Züge zum Beispiel auch auf einer der ältesten Eisenbahnstrecken Baden-Württembergs jetzt durchgängig mit Strom. Nach vier Jahren Bauzeit wurde die Elektrifizierung der Südbahn auf dem Abschnitt Ulm – Friedrichshafen – Lindau im Dezember 2021 abgeschlossen.

Alternative Kraftstoffe für mehr Nachhaltigkeit

Um die neuesten Technologien für den Eisenbahnverkehr zu erproben, betreibt der DB-Konzern zwei advanced TrainLabs. Diese fahren aktuell mit regenerativem Kraftstoff, ohne dass Anpassungen am Fahrzeug oder an der Tankinfrastruktur nötig sind. Der Kraftstoff, sogenanntes HVO (Hydrogenated Vegetable Oil), besteht zu 100 % aus umgewandelten biologischen Rest- und Abfallstoffen, wie Altspeiseölen. Moderne chemische Verfahren bringen die Abfallprodukte in den Tank: Sie werden gefiltert, gereinigt und zu einem hochwertigen synthetischen Kraftstoff verarbeitet.



Neuartige Hybrid-Rangierlokomotive

Die Lokomotiv-Flotte von DB Cargo wird moderner und leistungsfähiger. Nach und nach werden alle bisherigen Diesellokomotiven durch moderne, klimafreundliche Maschinen mit alternativen Antrieben ersetzt. Neben den bestellten 146 Zweikraftlokomotiven von Siemens und bis zu 100 Hybridlokomotiven von Toshiba wurde im Dezember 2021 ein Rahmenvertrag über bis zu 250 Lokomotiven mit der Vossloh Locomotives GmbH geschlossen. Davon sind 50 Fahrzeuge für 2024 bestellt. Die neuen Rangierlokomotiven sind Plug-in-Hybrid-Modelle und verfügen über ausreichend Motorleistung mit modernster Abgasreinigung. Die Antriebssysteme sind modular aufgebaut und können bei Weiterentwicklung der Technik ausgetauscht werden. Für den Erstabruf beteiligt sich der Bund mit einer Förderung von bis zu 15 Mio. €.

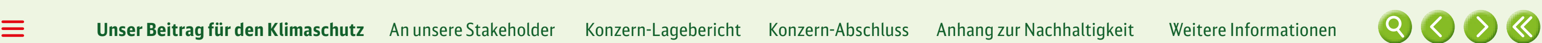


Ausbau klimaneutraler Angebote im Güter- und Logistikbereich



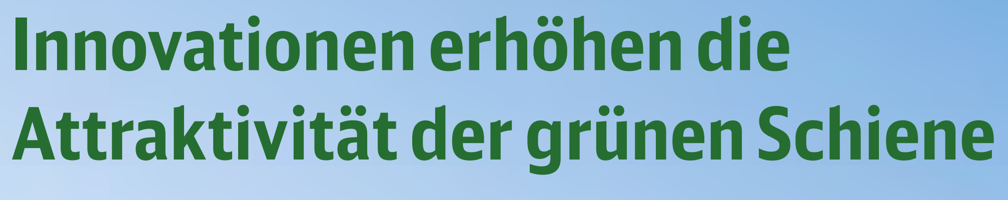
Klimaneutrale Transportlösungen

Im Februar 2022 wurde das hochmoderne Automotive Logistics Center offiziell eröffnet. Das Zentrum für Batterielogistik ist Dreh- und Angelpunkt des klimaneutralen Logistikkonzepts für die Batteriesysteme des neuen Mercedes-EQ-Modells. DB Cargo transportiert die Systeme ab 2022 klimaneutral und bedarfsgerecht über rund 650 km bis an das Band des Mercedes-Benz-Werks. Das Logistikzentrum ermöglicht es DB Cargo, Züge bis in direkte Nähe der Werkshallen zu rangieren und dort abzuladen.



Ausbau der Elektroflotte

DB Schenker und Volta Trucks haben eine Partnerschaft vereinbart und DB Schenker hat rund 1.500 vollelektrische Volta-Zero-Fahrzeuge vorbestellt – der bisher bedeutendste Auftrag für große emissionsfreie Lkw in Europa. Im Rahmen der Partnerschaft wird DB Schenker 2022 die ersten Prototypen von Volta-Zero-Trucks unter realen Vertriebsbedingungen einsetzen. Die Erkenntnisse aus diesen Tests werden in die Serienproduktion der Fahrzeuge einfließen. Der vollelektrische 16-Tonner Volta Zero wird unter anderem im Ruhrgebiet und in anderen europäischen Terminals von DB Schenker eingesetzt, um Waren von den Verteilerzentren in die Innenstädte und städtischen Gebiete zu transportieren.



Innovationen erhöhen die Attraktivität der grünen Schiene



Für den DB-Konzern ist der Brückenschlag zwischen Tradition und Innovation ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Technologische Innovation und die Digitalisierung von Prozessen und kundengerechten Dienstleistungen bestimmen den Kurs in den nächsten Jahren. Einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz in Deutschland und Europa leistet dabei die Verlagerung von Verkehren auf die klimafreundliche Schiene.

Unsere Ziele



Verdopplung der Reisendenzahl im Fernverkehr auf

▷ **260 Millionen**

(bezogen auf das Jahr 2015)



Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr um

▷ **1 Milliarde**

(bezogen auf das Jahr 2015)

Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um

▷ 70 Prozent

(bezogen auf das Jahr 2015)

Erhöhung der Kapazität im Schienennetz um mehr als

▷ 30 Prozent

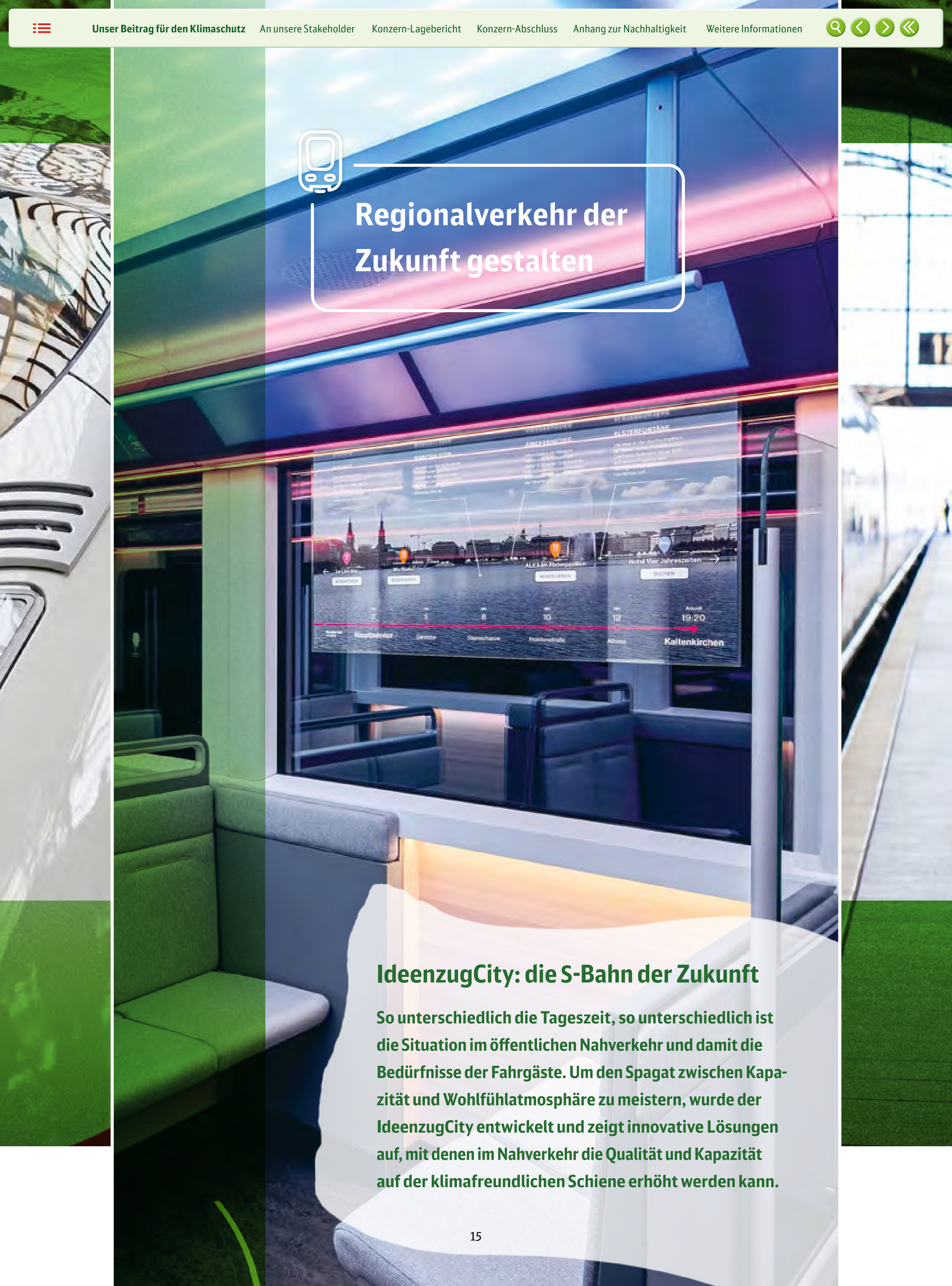
(bezogen auf das Jahr 2015)



Neue Hochgeschwindigkeitszüge

Mit dem ICE 3neo wächst unsere ICE-Flotte bis Ende des Jahrzehnts auf insgesamt rund 450 Züge. Das tägliche Platzangebot für die Fahrgäste bei DB Fernverkehr steigt mit den 73 neuen Zügen um weitere 32.000 Sitze. Mit diesem Flottenzuwachs haben wir künftig die Kapazität, bis 2030 den für den Deutschland-Takt vorgesehenen Fahrplan zu fahren. Ende 2022 werden die ersten ICE 3neo im Einsatz sein.

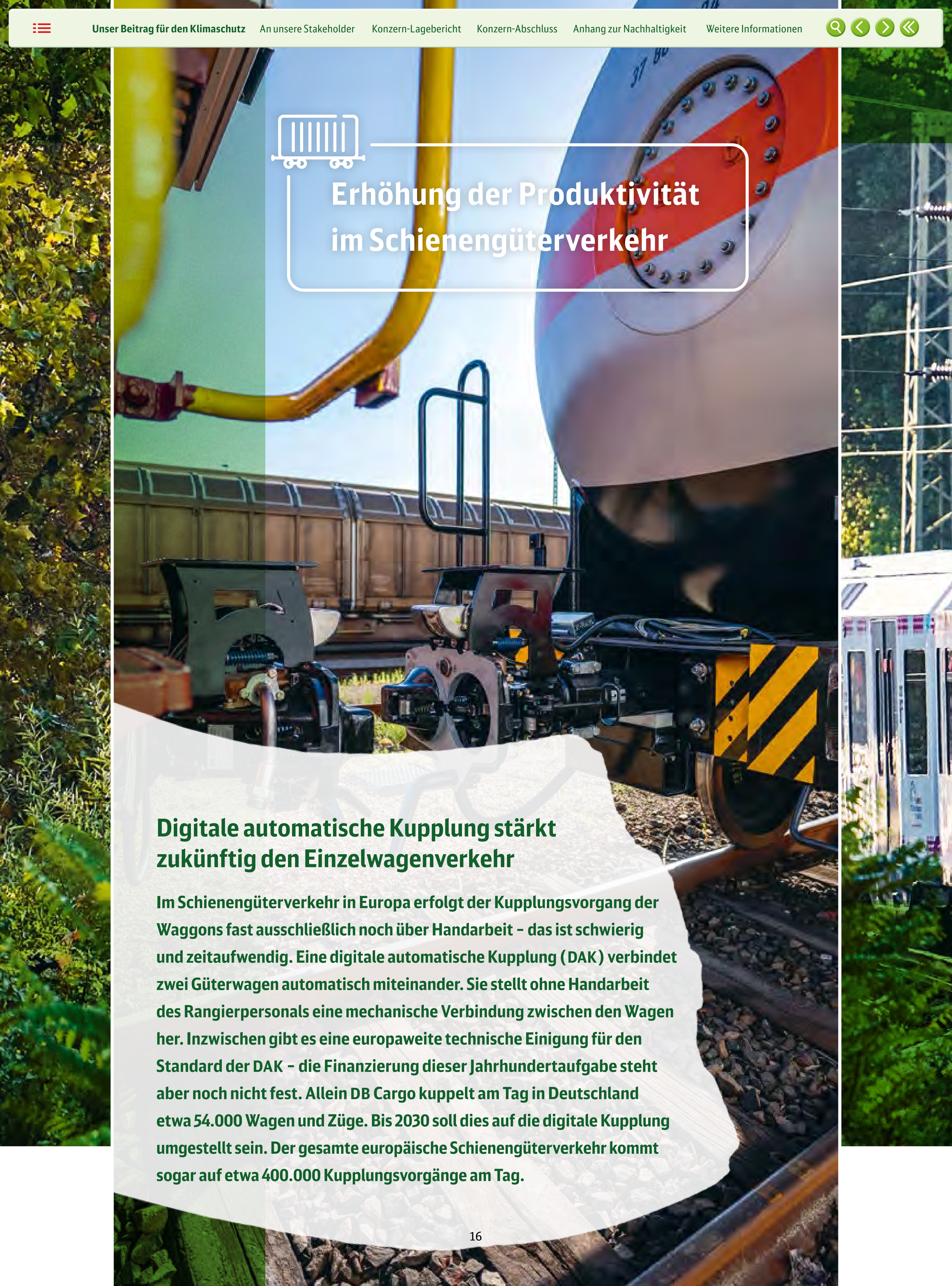
Ausbau der ICE-Flotte



Regionalverkehr der Zukunft gestalten

IdeenzugCity: die S-Bahn der Zukunft

So unterschiedlich die Tageszeit, so unterschiedlich ist die Situation im öffentlichen Nahverkehr und damit die Bedürfnisse der Fahrgäste. Um den Spagat zwischen Kapazität und Wohlfühlatmosphäre zu meistern, wurde der IdeenzugCity entwickelt und zeigt innovative Lösungen auf, mit denen im Nahverkehr die Qualität und Kapazität auf der klimafreundlichen Schiene erhöht werden kann.



Erhöhung der Produktivität im Schienengüterverkehr

Digitale automatische Kupplung stärkt zukünftig den Einzelwagenverkehr

Im Schienengüterverkehr in Europa erfolgt der Kupplungsvorgang der Waggons fast ausschließlich noch über Handarbeit – das ist schwierig und zeitaufwendig. Eine digitale automatische Kupplung (DAK) verbindet zwei Güterwagen automatisch miteinander. Sie stellt ohne Handarbeit des Rangierpersonals eine mechanische Verbindung zwischen den Wagen her. Inzwischen gibt es eine europaweite technische Einigung für den Standard der DAK – die Finanzierung dieser Jahrhundertaufgabe steht aber noch nicht fest. Allein DB Cargo kuppelt am Tag in Deutschland etwa 54.000 Wagen und Züge. Bis 2030 soll dies auf die digitale Kupplung umgestellt sein. Der gesamte europäische Schienengüterverkehr kommt sogar auf etwa 400.000 Kupplungsvorgänge am Tag.



Erste hoch automatisiert fahrende S-Bahn im Fahrgastbetrieb

Die Nachfrage nach öffentlichem Personennahverkehr, insbesondere in Ballungsräumen, wird wieder stark ansteigen. Um dafür die notwendige Kapazität zu schaffen, muss der S-Bahn-Betrieb digitalisiert werden. Der DB-Konzern und Siemens haben auf dem ITS Weltkongress im Oktober 2021 die ersten vier umgebauten Züge vorgestellt. Auf einer dafür ausgerüsteten 23 km langen Strecke fuhr einer der Züge der Linie S21 hoch automatisiert im Fahrgastbetrieb. Die vier umgebauten Züge werden 2022 im Regelbetrieb fahren, 64 weitere Fahrzeuge werden zukünftig mit »ATO over ETCS« ausgerüstet.

Automatisierung des Schienenverkehrs



Mit Rekordinvestitionen schaffen wir die Basis für Wachstum

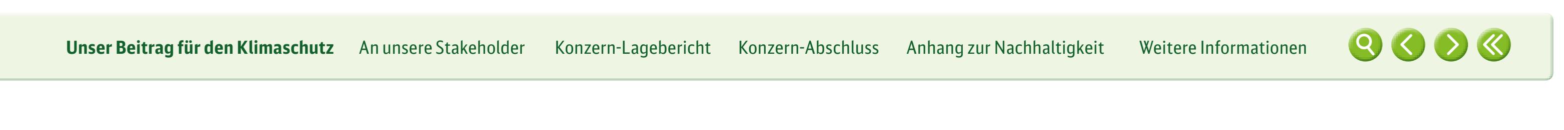
Mehr Trassen und mehr Züge: Für ein nachhaltiges Wachstum und gute Qualität bauen wir unsere Kapazität massiv aus.

Wir investieren in den nächsten fünf Jahren:

12 Mrd. € in den Personenverkehr

65 Mrd. € in die Infrastruktur

3 Mrd. € in den Güterverkehr



Unsere Herausforderungen in den nächsten Jahren

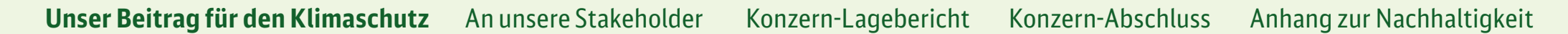
Die Schieneninfrastruktur ist bereits heute in wichtigen Knotenpunkten an ihrem Belastungslimit angekommen.

Das für die nächsten Jahre prognostizierte Verkehrswachstum auf der Schiene wird die Situation temporär noch verschärfen. Mit umfangreichen Maßnahmen wollen wir eine Beeinträchtigung der Leistungsqualität vermeiden.

Um die notwendigen Kapazitäten für weiteres Wachstum zu schaffen, investieren wir zusammen mit dem Bund in diesem Jahrzehnt auf Rekordniveau. Auch der Ausbau unserer Flotte hat höchste Priorität.

Die Bautätigkeit im Netz bleibt daher absehbar auf einem sehr hohen Niveau und stellt Infrastruktur, Bauindustrie und Transporteure vor große Herausforderungen.

Zur Steigerung von Verkehrsdichte und Zuverlässigkeit ist der Übergang zu einem digitalen Bahnbetrieb und damit die Digitalisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen unabdingbar.








Das Team DB ist die treibende Kraft hinter der Verkehrswende

Die Gewinnung von neuen Mitarbeitenden und die Weiterentwicklung der Arbeitsbedingungen sind ein fundamentaler Bestandteil unserer Strategie Starke Schiene und eine entscheidende Voraussetzung für Wachstum auf der Schiene.





Zukunftsfähiges Arbeitsumfeld

Wir beschäftigen uns intensiv mit der Weiterentwicklung unserer Arbeitswelten und den Erkenntnissen aus der Corona-Pandemie. Mobiles Arbeiten wird fest in den Arbeitsalltag integriert.



Vielfalt als Stärke

Wir sind so bunt wie die Gesellschaft. Aktuell arbeiten mehr als 330.000 Menschen mit mehr als 100 unterschiedlichen Nationalitäten im DB-Konzern zusammen. Diversity ist als übergreifendes Querschnittsthema in der Strategie Starke Schiene verankert und wird bei allen Entscheidungen mitgedacht.



Gemeinsam Herausforderungen bewältigen

Die Corona-Pandemie, die Hochwasser und die aktuelle Fluchtbewegung infolge des Ukraine-Krieges stellen das Team DB innerhalb von kürzester Zeit wiederholt vor Herausforderungen von historischer Dimension, denen sich unsere Mitarbeitenden in beeindruckender Form stellen. Die Sicherstellung von Mobilität und Logistik während der Corona-Pandemie, die Beseitigung der Flutschäden, der Transport und die Versorgung von Flüchtenden sowie der Aufbau einer Schienenbrücke für Hilfsgüter in die Ukraine zeugen von unglaublichem Engagement und großer Hilfsbereitschaft.





Nur mit einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene können die deutschen und europäischen Klimaschutzziele erreicht werden. Um dieses ehrgeizige Vorhaben zu realisieren, ist ein gemeinsamer Kraftakt von uns, der gesamten Branche und der Politik vonnöten. Mit der Umsetzung unserer Strategie Starke Schiene realisieren wir zentrale verkehrs- und klimapolitische Vorhaben der Bundesregierung, um so unserer gesellschaftlichen Verantwortung und der Verantwortung zukünftigen Generationen gegenüber gerecht zu werden.



AN UNSERE STAKEHOLDER

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

GRI 102-14



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Liebe Leser:innen,

die Corona-Pandemie ist in den vergangenen Wochen aus dem Fokus der Öffentlichkeit geraten. Die erhoffte Aufbruchsstimmung ist jedoch ausgeblieben. Europa ist mit einer Lage konfrontiert, die kaum jemand für möglich gehalten hätte. Welche politischen und wirtschaftlichen Folgen der Krieg in der Ukraine noch haben wird, vermag momentan niemand abschließend zu beurteilen.

Wir als Deutsche Bahn stehen für ein friedliches, ein freies und ein demokratisches Europa. Wir bringen Menschen zusammen und Güter an ihr Ziel. Deshalb war und ist es für uns selbstverständlich, Flüchtende zu unterstützen, Hilfslieferungen zu übernehmen und Leid, wo möglich, zu lindern. Allen, die geholfen haben und es noch immer tun, möchte ich an dieser Stelle von Herzen danken.

2021 haben uns die Corona-Pandemie, Naturereignisse wie die Flutkatastrophe und lange Streiks stärker ausgebremst, als wir erhofft hatten. Trotz der Pandemie konnten wir aber 2021 bereits wieder mehr Fahrgäste in unseren Fernverkehrszügen begrüßen als noch 2020. Und das, obwohl es zu Beginn des Vorjahres noch Monate ganz ohne Corona-Beschränkungen und mit Reisendenzahlen auf Rekordniveau gab.

Wer das Klima schützen und dabei mobil sein möchte, fährt Bahn.

Auch bei unserer Schienengüterverkehrstochter stieg trotz mancher Widrigkeiten die Nachfrage. DB Cargo konnte bei den beförderten Gütern und bei der Verkehrsleistung 2021 zulegen. Im Dezember lagen wir deutlich über den beiden Vorjahren und im gesamten Jahr 2021 auf dem Niveau von 2019. Unsere Logistiktochter DB Schenker hat erneut ein sehr gutes Jahr hinter sich und stabilisiert den DB-Konzern finanziell mit Rekordumsätzen und Rekordgewinnen.

DB Regio hat sich 2021 als absolut verlässliche Größe im Regionalverkehr in Deutschland erwiesen. Während Wettbewerber sich teilweise aus dem Markt zurückzogen, war auf DB Regio Verlass. Mit einer organisatorischen Meisterleistung hat DB Regio zu Jahresbeginn 2022 zum Beispiel die Übernahme von Teilen der Abellio-Verkehre in Nordrhein-Westfalen gestemmt.

Wir spüren also ein anhaltendes Vertrauen in den DB-Konzern, in die Eisenbahn, in unsere Logistikdienstleistungen, in die Starke Schiene.

Klar ist aber auch: Die Rahmenbedingungen waren 2021 erneut herausfordernd. Auch wenn sich unser Ergebnis im Vergleich zu 2020 deutlich verbessert hat, steht unter dem Strich erneut ein Verlust. Dennoch haben wir auch 2021 weiter auf Rekordniveau investiert, modernisiert und qualifiziert. Diesen Kurs wollen wir fortsetzen und ab 2022 wieder profitabel wachsen.

Denn die Schiene ist elementar wichtig für ein großes Angebot von grüner Mobilität und Logistik in Europa. Wer das Klima schützen und dabei mobil sein möchte, fährt Bahn. Wer in schwierigen Zeiten unterwegs sein muss, kann sich auf die Bahn verlassen. Die Eisenbahn hat sich in den vergangenen zwei Jahren als krisensicher erwiesen. Genauso wie unsere Strategie: Die Starke Schiene war vor der Corona-Pandemie die richtige Strategie für die Menschen, die Wirtschaft und das Klima. Sie hat sich in der Pandemie bewährt. Und sie ist der richtige Kompass für die Zeit danach.

2022 investieren wir
13,6
Mrd. Euro in Bahnhöfe und Schienennetz.

Entscheidend wird sein, dass wir die Kapazität im Schienennetz deutlich ausbauen. Deshalb investieren wir zusammen mit dem Bund wie nie zuvor. Nachdem wir 2021 rund 12,8 Milliarden Euro in Bahnhöfe und Schienennetz gesteckt haben, werden es 2022 über 13,6 Milliarden Euro sein. Auch bei unserer Flotte packen wir an: Zum Jahresende 2022 können unsere Kund:innen die ersten Züge der Baureihe ICE 3neo zwischen Nordrhein-Westfalen und München erleben. Erst kürzlich haben wir 43 weitere Züge der Baureihe bei Siemens bestellt. Insgesamt wird unsere ICE-Flotte bis Ende 2022 auf rund 360 Züge wachsen – gegenüber rund 270 vor fünf Jahren.

Unsere ICE-Flotte wächst auf rund
360
Züge bis Ende 2022.

Einen wichtigen Schritt haben wir 2021 für den Klimaschutz getan: Wir konnten unser Ziel, klimaneutral zu werden, auf 2040 vorziehen. Unser Engagement für mehr Klimaschutz findet Beachtung: Wir haben es zum fünften Mal in Folge auf die »A-List 2021 – Climate Change« der global orientierten gemeinnützigen Organisation CDP geschafft. Der vorliegende Bericht wurde erstmals nach den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) erstellt. Die Deutsche Bahn bekennt sich auch ausdrücklich zu den Prinzipien des UN Global Compact.

2021 war ein Jahr, in dem wir uns erneut als verlässlicher Anbieter nachhaltiger Mobilität für Menschen und Güter bewiesen haben – auch unter schwierigen Bedingungen. Wir sind ein Stabilitätsanker. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

DER VORSTAND DER DEUTSCHEN BAHN AG



DR. RICHARD LUTZ Vorstandsvorsitzender



DR. LEVIN HOLLE Finanzen&Logistik



BERTHOLD HUBER Personenverkehr



DR. SIGRID NIKUTTA Güterverkehr



DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN Digitalisierung&Technik

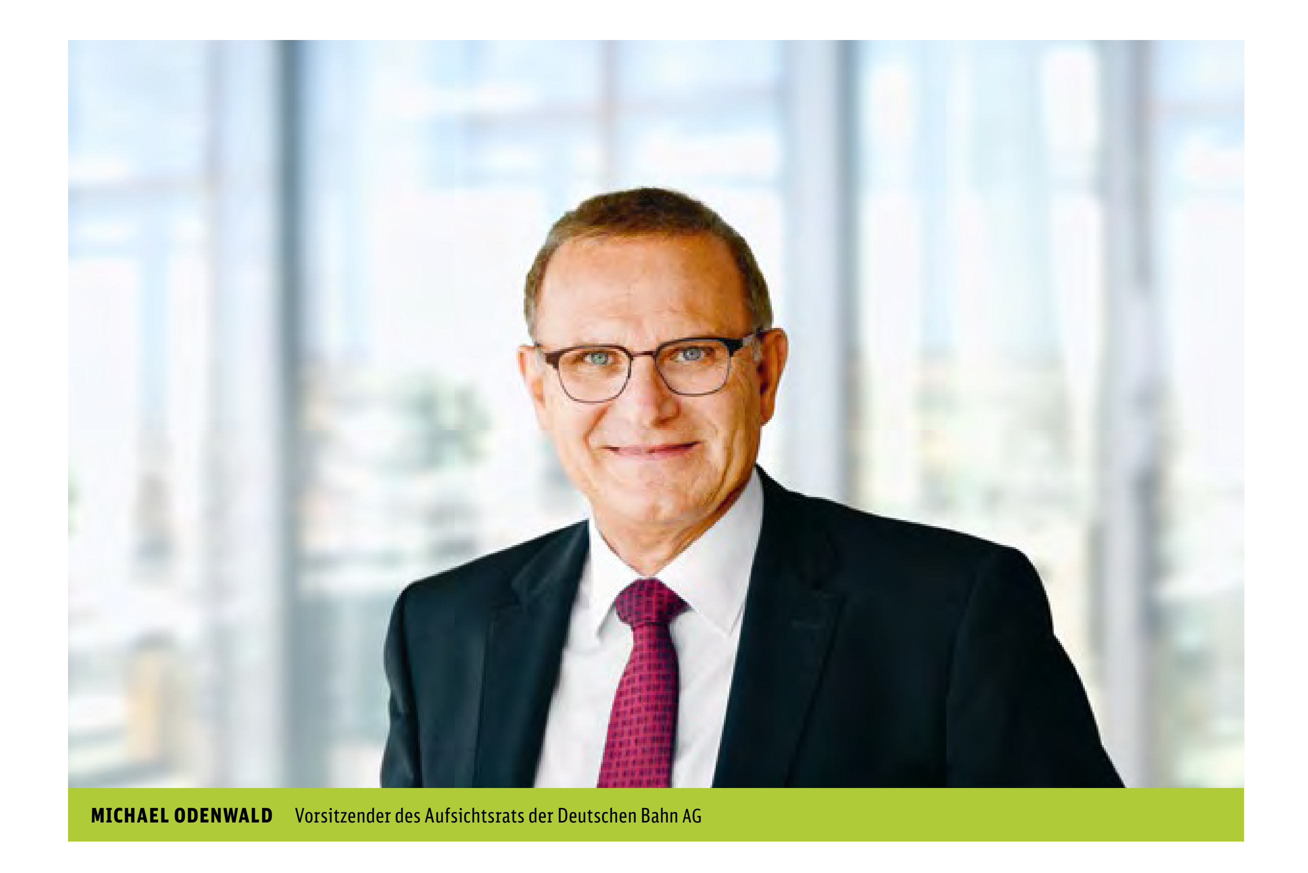


RONALD POFALLA Infrastruktur



MARTIN SEILER Personal&Recht

Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder finden Sie online.



MICHAEL ODENWALD Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

GRI 102-18

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2020 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung ausführlich vorgestellt. In zwei weiteren Informationsveranstaltungen hat der Aufsichtsrat die methodische Neufassung des Short Term Incentive (STI) für den Vorstand als Blaupause für eine Neufassung der Erfolgsbeteiligung im gesamten Systemverbund Bahn ausführlich beraten. Im Berichtsjahr haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats an mindestens der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat sechs Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten im Berichtszeitraum nach wie vor die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Entwicklung des DB-Konzerns. In diesem Kontext wurden auch Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern sowie die Entwicklung der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte erörtert. Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – jeweils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung der Großprojekte Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm. In der jährlichen Strategiediskussion hat das Gremium die vom Vorstand vorgelegten Konzepte zum »grünen Bahnkonzern« für Europa sowie zu weiteren europäischen Wachstumsinitiativen, insbesondere bei DB Fernverkehr, DB Cargo und in der Infrastruktur, diskutiert.

Der Aufsichtsrat hat ferner wesentliche Einzelsachverhalte wie z.B. die Beschaffung weiterer ICE-Züge im Rahmen eines zweiten Abrufs aus Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) 2.0 oder die Gründung von Gesellschaften nach Erteilung des Zuschlags im Vergabeverfahren der S-Bahn Berlin beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Auch hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum über die Wiederbestellung von drei Vorstandsmitgliedern und Neubestellung eines Vorstandsmitglieds der DB AG entschieden.

Dominierend war im Berichtszeitraum insbesondere die Beratung der erheblichen Folgen der Corona-Pandemie für den DB-Konzern, die auch im Jahr 2021 deutliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns hatte. Der Vorstand hat die wirtschaftliche Situation des Konzerns, die Auswirkungen auf Umsatz- und Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern und die Unternehmensplanung sowie die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausgleich der wirtschaftlichen Auswirkungen mit dem Aufsichtsrat erörtert. Der Aufsichtsrat hat im Dezember die Mittelfristplanung 2022 bis 2026 für den DB-Konzern beraten sowie zunächst dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2022 und der Projekt- und Investitionsplanung des DB-Konzerns für den Mittelfristzeitraum verabschiedet. Die Mittel- und Langfristplanung des Konzerns wurde zur Kenntnis genommen.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr sechs Sitzungen durchgeführt und sich, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, insbesondere intensiv, auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- bzw. der Halbjahreszahlen, mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns

und in einzelnen Geschäftsfeldern befasst. Seinem Arbeitsprogramm entsprechend hat der Ausschuss den Fortgang und intensiv die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die jeweils von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde, erörtert. Die Kostenentwicklung wurde zudem in einer außerordentlichen Sitzung vertieft betrachtet. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch den Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Compliance-Sachverhalte und die Ergebnisse der Prüfungen der Konzernrevision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen, u.a. über den aktuellen Stand der Umsetzung der Empfehlungen des neu gefassten Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) 2020 durch den Corporate Governance Beauftragten im DB-Konzern. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in insgesamt neun, zwei turnusmäßigen sowie sieben außerordentlichen, Sitzungen bzw. Telefonkonferenzen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet und Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert sowie die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet.

Der gem. §27 Abs.3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den PCGK verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK im DB-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Die Umsetzung der Anforderungen, die sich aus der Novelle des PCGK ergaben, wurden eruiert. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Berichtsjahr 2022 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

Jahresabschluss

GRI 102-56

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2021 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers war am 25. März 2022 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 30. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand bzw. Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben:

Mit Wirkung zum 31. Mai 2021 wurde die Bestellung von Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke als Vorstandsmitglied der DB AG einvernehmlich aufgehoben. Zu ihrer Nachfolgerin als Vorständin Digitalisierung & Technik hat der Aufsichtsrat in seiner turnusmäßigen Sitzung am 15. Juni 2021 mit Wirkung zum 15. September 2021 Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten bestellt.

Frau Dr. Tamara Zieschang hat ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 16. September 2021 niedergelegt. Als ihr Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2021 Herr Enak Ferlemann (MdB; PSts a. D.) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern von Aufsichtsrat und Vorstand seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2022

Für den Aufsichtsrat

Michael Odenwald
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



OFFENER STAKEHOLDERDIALOG



102-16
102-42
102-43

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

Wir setzen auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen relevanten Stakeholdern und diskutieren offen über ihre Erwartungshaltung und unsere Positionen.

DIALOG ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

Wir tauschen uns sowohl bilateral als auch im Rahmen von Gremien und Gesprächsformaten mit unseren Stakeholdern zur Grünen Transformation des DB-Konzerns aus. Wir veranstalten eigene Multi-Stakeholder-Formate, wie etwa das Umweltforum. Zudem führen wir eine strukturierte Umfeldbeobachtung und -analyse durch. Mittels dieser erfassen wir relevante Themen systematisch und prüfen sie auf ihre Bedeutung für die Grüne Transformation 66ff. des DB-Konzerns. Auch beantworten wir von Stakeholdern eingehende Fragen aus dem Nachhaltigkeitsbereich.

Umweltforum

Das Umweltforum des DB-Konzerns hat sich in den vergangenen Jahren als die zentrale Plattform für nachhaltige Mobilität fest etabliert. Entscheidungsträger:innen aus Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft diskutieren einmal im Jahr in Berlin über aktuelle Herausforderungen, Erwartungen und Entwicklungen von nachhaltiger Mobilität. Das Umweltforum 2021 fand am 7. Oktober für geladene Gäste in der St.-Elisabeth-Kirche in Berlin statt. Auf dem Podium waren Vertreter:innen des DB-Konzernvorstands sowie aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Spitzentreffen mit Umweltverbänden

Am 20. April und 20. Oktober 2021 hat sich der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Richard Lutz, mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Greenpeace, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und World Wide Fund For Nature (WWF) getroffen. Dabei wurde über aktuelle Thematiken des DB-Konzerns, den Umweltschutz und die nachhaltige Mobilität diskutiert.

Beirat Leiseres Mittelrheintal

Am 21. Oktober 2021 hat ein weiteres Treffen des Beirats Leiseres Mittelrheintal stattgefunden. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) berichteten wir vor Ort über die Fortschritte bei der Umsetzung der dortigen Lärmschutzmaßnahmen. Weitere Tagesordnungspunkte der Beiratssitzung waren u.a. das gemeinsame Lärmschutzziel 2030/2050 72f. der Bundesregierung und des DB-Konzerns, die erfolgreiche Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen und die Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes. Der Beirat Leiseres Mittelrheintal setzt sich zusammen aus Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten der Region, Vertreter:innen des BMDV und der zuständigen Landesministerien aus Hessen und Rheinland-Pfalz sowie dem DB-Konzern. Er tagt jährlich in unterschiedlichen Orten im Mittelrheintal.

DIALOG MIT POLITIK UND ÖFFENTLICHKEIT





102-12
102-13

Dem DB-Konzern kommt eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner in der öffentlichen Diskussion und suchen aktiv den Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene und wollen mit Daten und Fakten zur Willensbildung beitragen. Die Arbeit in und mit Verbänden spielt dabei eine wichtige Rolle. In mehreren Verbänden ist der DB-Konzern als Mitglied verankert. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allianz pro Schiene (ApS)
- Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE)
- Comité international des transports ferroviaires (CIT)
- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- Union Internationale des Chemins de Fer (UIC)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die Prinzipien der Stakeholdercharta gelten auch im Dialog mit der Politik. Darüber hinaus haben wir uns strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als »Konzerngrundsätze Ethik – Verhaltenskodex« zusammengefasst sind. Zum 1. Januar 2022 ist in Deutschland außerdem das Lobbyregistergesetz in Kraft getreten, dessen Vorgaben vom DB-Konzern beachtet werden.





GRI 102-40 102-44

STAKEHOLDERDIALOG IM ÜBERBLICK

STAKEHOLDER	Themen 2021	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Reisende (privat und geschäftlich)	– Impulse und Anreize nach den Reiseeinschränkungen – Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Fahrplan-, Takt- und Angebotsverbesserungen – Beitrag zu Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung und Digitalisierung Ticketangebote – Neue Serviceangebote – Weiterentwicklung Reisenden- und Baustelleninformation – Fahrzeugmodernisierung / Ideenzug	– Kundenbeirat – Online-Dialog-Plattformen / Soziale Netzwerke – Kundendialog (telefonisch) / Kundenbefragungen – Virtuelle und / oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen – Digitale Roadshows / Produktpräsentationen
Geschäftskunden (Güterverkehr)	– Aufrechterhaltung des Betriebs während der Pandemie – Neue strategische Ausrichtung (Starke Cargo) – Grüne Logistik – Initiative Weiterentwicklung Produktion – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – Digitalisierung / Digitale Automatische Kupplung – Innovative Güterwagen – m²-Güterwagen – Kampagne »Wir sind güter«	– Direkter Kundenaustausch (einschließlich Messen und Kongresse sowie digitale Formate) – Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen – Kundenworkshops – Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung – Monatlicher Zufriedenheitscheck – Soziale Netzwerke – Digitale Kundenplattform link2rail (E-Services für Kunden)
Politik / Regulierende	– Pandemiebewältigung – Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Digitalisierung – Deutschland-Takt – Intermodaler Wettbewerb – Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – Ordnungspolitischer Rahmen	– Parlamentarische Abende – Verbandsaktivitäten – Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen – Beteiligung an Dialogformaten der Bundesregierung – Eigene Veranstaltungen (z.B. Wettbewerbssymposium)
Mitarbeitende	– Corona-Krisenmanagement und Impfkampagne – Streiks, Tarifeinheitsgesetz und Tarifverhandlungen – Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Neue Formen der Zusammenarbeit und mobiles Arbeiten – Frauen in Führung – Digitalisierung	– Ausbausteine der Mitarbeitenden im Rahmen der Starken Schiene – Weltweite Mitarbeitendenbefragung und Folgeprozess mit Miteinander-Werkstätten – Projekt »Mobiles Arbeiten von morgen« – Events und Netzwerke zum Thema New Work und Diversity – Interne digitale Informations- und Austauschplattform und interne virtuelle Lernplattform – »Mein Performance Management« als Instrument für Feedback und Leistungsbeurteilung
Investoren	– Dividendenpolitik / Kapitalmaßnahmen / Corona-Unterstützungsmaßnahmen – Verschuldung / Profitabilität – Entwicklung Faktorkosten / Tarifverhandlungen – Wettbewerbssituation / Regulatorisches Umfeld – Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation	– Virtuelle Roadshows – Virtuelle One-on-ones – E-Mail-Kontakte – Investor-Relations-Internetauftritt
Lieferanten	– Qualität / Qualifizierung – Innovation / Digitalisierung – Kartellrecht – Ombudspersonen – Lieferantenmanagement – Vertrauensvolle Zusammenarbeit – Termintreue – Geschäftspartnerprüfungen – Nachhaltigkeit in der Lieferkette – Fachkräfteverknappung	– Railway Forum – Direkte Lieferantenentwicklungsgespräche – Innovationsworkshops – Diskussionsrunden und Fachvorträge – Compliance-Dialoge mit Geschäftspartnern – Branchennetzwerk Railsponsible – Wettbewerbliche Dialoge – Innovationspartnerschaften – Zumeist digitale dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen – Großteils virtuelle Lieferantentage in den Produktbereichen – Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB)
Verbände / Fachöffentlichkeit	– Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen – Innovationen	– Umweltforum 2021 – Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – Spitzengespräche und Fachaustausch – Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie der Stiftung KlimaWirtschaft und econsense – Mitgliedschaft im Verwaltungsrat des Deutschen Instituts für Compliance – Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland – Stakeholder-Events und Produktpräsentationen – Aufbau digitaler Kommunikationskanäle (RegioSignale)
Medien	– Steigerung Arbeitgeberattraktivität – Ausbau digitaler Services – Ausbau und Digitalisierung der Infrastruktur – Ausbau Flotte oder Beschaffung von Zügen – Grüne Transformation	– Presse-Internetauftritt – Presse- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate – Hintergrundgespräche, teilweise auch digital – Interviews, teilweise auch digital – Soziale Netzwerke

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.



KUNDENBEIRAT

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen wichtige Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund:innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen mit DB-Vorstandsmitgliedern und DB-Manager:innen zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlreichen Projekten mit Relevanz für Kund:innen. Auch 2021 fand die Einbindung des DB Kundenbeirats überwiegend in digitalen Formaten statt – der DB Kundenbeirat war in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb und DB Station&Service eingebunden und brachte hier die direkte Perspektive der Kund:innen in die Diskussionen ein.

GRI 102-13

MITGLIEDSCHAFTEN IN NACHHALTIGKEITSNETZWERKEN

- Unser Bekenntnis zum United Nations Global Compact (UNGC) unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des UNGC (Communication on Progress). Darüber hinaus engagieren wir uns im Deutschen Global Compact Netzwerk (DGCN), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der UNGC-Prinzipien 271 sowie der SDGs 45.
- Wir sind Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex, mit dem wir unsere Stakeholder transparent über unsere Nachhaltigkeitsleistung informieren.
- Wir sind Mitglied von econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.
- Wir sind im The Conference Board, einer globalen, unabhängigen Wirtschaftsvereinigung, vertreten.
- Als Mitglied unterstützen wir die Stiftung KlimaWirtschaft in ihrem Ziel, sektorübergreifende Lösungen für die Transformation der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität auf den Weg zu bringen.
- Wir sind Gründungsmitglied der Brancheninitiative Railsponsible. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen.
- Wir engagieren uns im Rahmen der Korruptionsbekämpfung als Mitglied bei Transparency International.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Aktivitäten der Deutsche Bahn Stiftung


102-16

Die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH wurde 2013 gegründet, um das gemeinnützige Engagement des DB-Konzerns in Deutschland und das DB Museum unter einem Dach zu bündeln. Die Stiftung will eine chancengerechte Gesellschaft mitgestalten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt gemeinnützige Projekte.

Die Corona-Pandemie stellte auch den gemeinnützigen Sektor 2021 weiter vor Herausforderungen. Vorhaben mussten angepasst und Veranstaltungen verschoben oder abgesagt werden. Es wurden verstärkt digitale Angebote entwickelt und ausgebaut.

GEMEINNÜTZIGE PROJEKTE IN DEUTSCHLAND	2021	2020	2019
Deutsche Bahn Stiftung	33 [1]	26	25

[1] Vorläufiger Wert.

AUFWENDUNGEN FÜR GEMEINNÜTZIGE PROJEKTE IN DEUTSCHLAND / in T €	2021	2020	2019
Deutsche Bahn Stiftung	2.797 [1]	2.569	2.687

[1] Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung Spenden aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget geleistet.

SPENDEN IN DEUTSCHLAND / in T €	2021	2020	2019
Deutsche Bahn Stiftung	155 [1]	123	136

[1] Vorläufiger Wert.

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen 2021 6,4 Mio. € (im Vorjahr: 5,9 Mio. €).

CORONA-SOFORTHILFE

Die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie haben Auswirkungen auf die Bildungswege und die psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen, insbesondere aus sozial benachteiligenden Lebensverhältnissen. Daher initiierte die Deutsche Bahn Stiftung das Soforthilfeprogramm »Mind the Gap – Lernrückstände aufholen und seelische Gesundheit stärken«. Sie förderte damit vier Projekte, die auf das Aufholen der massiven Lernrückstände gerichtet sind und dabei gleichzeitig die seelischen Folgen der Pandemie für junge Menschen berücksichtigen, die psychische Gesundheit und

die Motivation stärken sowie dem Verlust sozialer Kompetenzen entgegenwirken. Zudem unterstützte die Deutsche Bahn Stiftung verstärkt Projekte, um einer Polarisierung der Gesellschaft und Hass und Gewalt entgegenzuwirken.

BILDUNG UND INTEGRATION

Die Deutsche Bahn Stiftung macht sich gemeinsam mit der Stiftung Lesen für die Lese- und Sprachförderung stark. Ausdruck des gemeinsamen Engagements sind die Vorlesestudie und der bundesweite Vorlesetag. Zudem wurden deutschlandweit 300 medizinische Einrichtungen wie Kinderkliniken und Hospize mit neuen Vorlesekoffern ausgestattet und das digitale Leseangebot unter www.einfachvorlesen.de wurde um Lese-/Lernmaterialien für das Homeschooling erweitert.

Bereits im dritten Jahr stärkt die Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit der Open Knowledge Foundation in strukturschwachen Regionen bildungsbenachteiligte Kinder und Jugendliche im Bereich digitale Kompetenzen. An 15 Standorten bundesweit wurden mit Unterstützung der Deutsche Bahn Stiftung lokale Werkstätten, sog. Jugend hackt Labs, eröffnet, um einen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit zu leisten. Der Aufbau weiterer Labs ist geplant.

BERUFLICHE INTEGRATION

Im Projekt »Berufene Helden – Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« organisieren Schüler selbst ein Projekt und eignen sich dadurch spezifische Ausbildungskompetenzen und -fähigkeiten an. Gemeinsam mit der Stiftung Lernen durch Engagement und durch die Entwicklung eines Online-Fortbildungsformats wird die bundesweite Verstetigung und Verbreitung des Projekts fortgesetzt.

Zusammen mit dem interkulturellen Dachverband von 60 Migrant:innenorganisationen unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung auch in diesem Jahr Frauen mit Flucht- und Migrationshintergrund bei der beruflichen Integration.

DAS EHRENAMT STÄRKEN

Mitarbeitende, die sich in ihrer Freizeit in gemeinnützigen Organisationen engagieren, konnten sich um eine Förderung bewerben. 193 Projekte konnten so gefördert und umgesetzt werden. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützte als einer von drei Hauptförderern den Deutschen Engagementpreis, den Dachpreis für bürgerschaftliches Engagement in Deutschland.

HILFE FÜR MENSCHEN IN NOT

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet eng mit dem Verein Bahnhofsmission Deutschland und den rund 100 Bahnhofsmissionen zusammen. Gemeinsam wurde eine Reihe von Projekten entwickelt.

Unter dem Leitgedanken »Lernen für das Leben« fördert die Deutsche Bahn Stiftung niedrigschwellige, partizipative Bildungsangebote für Stammgäste der Bahnhofsmissionen.

Das am Berliner Hauptbahnhof entwickelte Projekt »Mutmacher:innen am Bahnhof« wird als Qualifizierungsprogramm für Mitarbeitende verschiedener Bahnhofsmissionen bundesweit ausgerollt. Ziel ist es, psychisch belasteten Menschen eine qualifizierte Beratung anzubieten.

Das an großen Bahnhöfen etablierte Projekt Video-Dolmetschen erleichtert Hilfegespräche mit fremdsprachigen Gästen, indem per Tablet Video-Dolmetscher:innen in mehr als 60 Sprachen für Beratungsgespräche hinzugezogen werden können.

Weiter unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Ambulanz, in der Menschen ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos medizinische Hilfe erhalten. Das Angebot wurde in der Corona-Zeit um eine Quarantänestation, die Durchführung von Impfaktionen und Testungen in Notunterkünften erweitert.

Mit dem Projekt Wunscherfüller:in der Deutsche Bahn Stiftung beschenken in der Vorweihnachtszeit Tausende Mitarbeitende bedürftige Menschen. An DB-Standorten standen Wunscherfüller:innen-Weihnachtsbäume mit mehr als 3.000 Wünschen bedürftiger Kinder, Frauen und Männer aus gemeinnützigen Einrichtungen.

Stiftungsbuch

Das 2021 erschienene Buch »Johnny, Flora und die leisen Helden« stellt das gemeinnützige Engagement der Deutsche Bahn Stiftung vor. Kindgerecht werden darin ernsthafte Themen wie Depressionen, Jugendobdachlosigkeit oder humanitäre Hilfe behandelt und Kinder so für gesellschaftlich relevante Themen sensibilisiert.

HILFE FÜR STRASSENKINDER

Die Corona-Pandemie, Kontaktverbote und familiäre Enge führten zu einem Anstieg an Konflikten, häuslicher Gewalt und psychischen Überlastungen. Zusammen mit der bundesweit tätigen Off Road Kids Stiftung und mithilfe der Online-Plattform sofahopper.de können von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche auf eine qualifizierte und überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen. Jugendliche können hier anonym mit Streetworkern über Probleme sprechen und Hilfe erhalten.




FÖRDERUNG DER PSYCHISCHEN GESUNDHEIT

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für die Entstigmatisierung der Volkskrankheit Depression in der Gesellschaft ein und ermöglicht Hilfsangebote für Betroffene. Zusammen mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe unterstützt sie das in über 80 Städten und Regionen wirkende Deutsche Bündnis gegen Depression. Die jährliche Studie Deutschland-Barometer Depression der Stiftung Deutsche Depressionshilfe und der Deutsche Bahn Stiftung untersuchte 2021 das Schwerpunktthema »Depression in der Arbeitswelt«.

Durch die jährliche Ausschreibung der Deutsche Bahn Stiftung zum Thema »Psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in der Corona-Krise stärken« wurden weitere 14 gemeinnützige Organisationen gefördert, die Projekte für Kinder und Jugendliche umsetzen.

Die Präventions- und Früherkennungsinitiative »Meister von Morgen – seelisch gesund durch die Ausbildung« der Stiftung »Achtung!Kinderseele« wird von der Deutsche Bahn Stiftung beim bundesweiten Ausbau des Angebots unterstützt. Das Umfeld von Auszubildenden soll dadurch für psychische Erkrankungen sensibilisiert werden.

HUMANITÄRE HILFE

In Zusammenarbeit mit dem Bündnis Entwicklung Hilft unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung Menschen in akuten humanitären Notlagen.

- Die Deutsche Bahn Stiftung leistete Katastrophenhilfe nach einem gewaltigen Erdbeben in Haiti. Das geförderte Projekt umfasste u.a. die Wasserversorgung für 15.000 Menschen, die Verteilung von 860 Hygienekits und Hygieneaufklärung zur Vermeidung von Cholera und übertragbaren Krankheiten.
- Im indischen Hilfsprojekt Nai Disha wird mit Unterstützung von DB Schenker-Mitarbeitenden für Lkw-Fahrer Präventions- und Aufklärungsarbeit zur Vermeidung der Ausbreitung von Tuberkulose und anderen ansteckenden Krankheiten geleistet.
- Die Corona-Pandemie hat die Situation für Straßenkinder weltweit verschlimmert. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützte zusammen mit terre des homme in Simbabwe und mit Misereor in Indien zwei Straßenkinderprojekte.

DB MUSEUM

Die Deutsche Bahn Stiftung betreibt das DB Museum in Nürnberg mit seinen Standorten in Koblenz und Halle (Saale), die in Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH von ehrenamtlichen Mitarbeitenden unterstützt werden.

Die pandemiebedingten Einschränkungen trafen das DB Museum 2021 erneut schwer: Wegen der im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich längeren Schließzeit musste ein Besucher:innenrückgang von gut 20% verzeichnet werden. Allerdings konnte das Museum diese Rückgänge durch Erfolge auf anderen Ebenen ausgleichen: Erstmals ist es gelungen, umfängliche Fördermittel für Investitionen an allen Standorten einzuwerben. Neu entwickelte Online-Angebote wie gestreamte Liveführungen, Vorträge und Workshops haben sich zu einer festen Größe im Programm entwickelt, und nach der Wiedereröffnung der Häuser im Juni/Juli 2021 konnten mit neuartigen Open-Air-Programmen innerhalb nur weniger Wochen über 30.000 Gäste begrüßt werden. Mit »Design&Bahn« wurde am 30. September 2021 die erste Forschungsausstellung seit vielen Jahren eröffnet und eine ausgesprochen positive bundesweite Resonanz bei Publikum und Presse erzielt.

KONZERN-LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Auswirkungen der Corona-Pandemie

2021 war im Personenverkehr weiterhin stark durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt:

- Die Zahl der Reisenden lag zu Jahresbeginn durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung unterhalb der jeweiligen Vorjahresmonate, die noch nicht durch Corona-Effekte beeinflusst waren.
- Im Zuge des Fortschreitens der Impfkampagne zeigte sich ab März 2021 eine merkliche Erholung der Nachfrage.
- Das Vor-Corona-Niveau wurde noch nicht wieder erreicht.

Die Nachfrageentwicklung im Schienengüterverkehr wies einen kräftigen Anstieg auf, getrieben durch die weltwirtschaftliche Entwicklung. Das Vor-Corona-Niveau wurde wieder annähernd erreicht.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden den DB-Konzern auch 2022 noch begleiten. Wir halten aber an den Wachstumszielen für die Schiene und unseren eigenen Wachstumszielen im Sinne unserer Strategie Starke Schiene fest. Der Ausbau der Kapazitäten v.a. in der Infrastruktur wurde daher auch 2021 konsequent fortgesetzt.

Coronabezogene Kompensationsmaßnahmen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen. Wir planen, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch eigene Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren.

Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2021 verschiedene Maßnahmen umgesetzt:

- Eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020) im Fern- und Güterverkehr (DB-Anteil: rund 2,1 Mrd. €).
- Den Ausgleich der entfallenen Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 (650 Mio. €). Da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur vorgesehen ist, wurde sie 2021 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.
- Eine Schadenskompensation bei DB Fernverkehr im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 (550 Mio. €).

Weitere Unterstützungsmaßnahmen befinden sich noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission bzw. der Bundesregierung.

DB Regio hat zudem auch 2021 Mittel aus der Branchenlösung für den Regionalverkehr 46 in Deutschland erhalten (rund 0,5 Mrd. €).

Auch DB Arriva hat Corona-Unterstützungsmaßnahmen 139 in diversen Ländern erhalten.

Wichtige Ereignisse

HOCHWASSER

Das Sturmtief Bernd hat Mitte Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an unserer Infrastruktur. Gleise, Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt waren rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurde eine Sammelfinanzierungsvereinbarung zur Schadensbeseitigung abgeschlossen. Von den erheblichen Flutschäden konnten 2021 bereits rund 80 % beseitigt werden. Der weitere Wiederaufbau der beschädigten Strecken und Anlagen läuft weiter.

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE

Mit der Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Anfang Oktober 2021 ist die Tarifrunde 2020/2021 79 im DB-Konzern abgeschlossen worden, in deren Verlauf es zu Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) gekommen ist (an insgesamt 16 Tagen wurde 2021 zu Streiks aufgerufen). Weniger als 1% der Mitarbeitenden beteiligten sich an den Streiks.

UMSETZUNG DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS

Nach Abschluss der Gespräche mit der Europäischen Kommission bezüglich der geplanten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs im Rahmen des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 47 wurde durch den Bund die erste Eigenkapitalmaßnahme bei der DB AG i.H.v. 2,125 Mrd. € aus dem Klimaschutzprogramm 2030 für die Jahre 2020 und 2021 umgesetzt. Die Mittel wurden unmittelbar an die DB Netz AG (1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (1 Mrd. €) weitergereicht.





DB-KONZERN

Organisationsstruktur

GRI 102-1 102-2 102-3 102-4 102-5 102-6 102-7 102-18

Der DB-Konzern ist ein führender Anbieter im Bereich Mobilität und Logistik. Im Wesentlichen besteht der DB-Konzern aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva. Der Systemverbund Bahn umfasst unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 340.000 Mitarbeitende. Der Fokus unserer Geschäftstätigkeit liegt auf dem Schienenverkehr in Deutschland.

Unser elementares Anliegen ist die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Wir sind auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

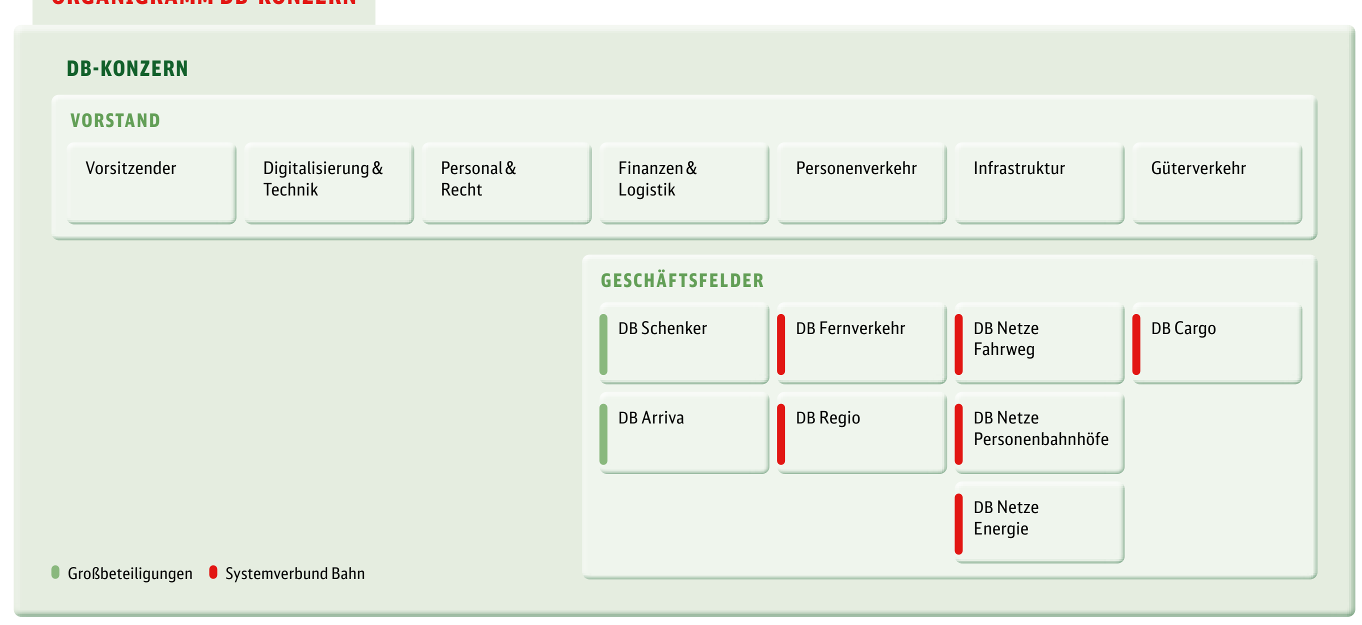
In unseren relevanten Märkten nehmen wir mit unseren nationalen und internationalen Dienstleistungen führende Marktpositionen ein.

Die DB AG ist die Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Sie ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist der Bund. Die Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 31 sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (u.a. Recht, Konzernentwicklung, Bilanzen, Steuern, Versicherungen sowie Finanzen und Treasury) sowie administrative Serviceeinheiten 171 f. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten 171 f. als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören u.a. die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB-Konzerns sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sog. funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung 46 ist vorgesehen, die DB Netz AG und die DB Station&Service AG innerhalb des DB-Konzerns zusammenzulegen. Verlässlich-

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



MARKTPOSITIONEN

PERSONENVERKEHR



NR. 2 IM SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR IN EUROPA [1] / auf Umsatzbasis

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
2. **DB-Konzern**
3. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
4. Ferrovie dello Stato (FS)
5. Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)

NR. 1 IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IN EUROPA [1] / auf Umsatzbasis

1. **DB-Konzern**
2. SNCF
3. Nederlandse Spoorwegen (NS)
4. First Group
5. FS

NR. 3 IM ÖFFENTLICHEN STRASSENPERSONENVERKEHR IN EUROPA [1] / auf Umsatzbasis

1. SNCF
2. Régie autonome des transports Parisiens (RATP)
3. **DB-Konzern**
4. Transdev
5. National Express

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK



NR. 1 IM SCHIENENGÜTERVERKEHR IN EUROPA / auf Basis tkm

1. **DB Cargo**
2. Rail Logistics Europe [2]
3. Rail Cargo Group
4. PKP Cargo
5. Mercitalia Rail

NR. 1 IM EUROPÄISCHEN LANDVERKEHR / auf Umsatzbasis

1. **DB Schenker**
2. Dachser
3. DHL
4. DSV
5. Kuehne + Nagel

NR. 4 IN DER WELTWEITEN LUFTFRACHT / auf Basis t

1. DHL
2. Kuehne + Nagel
3. DSV
4. **DB Schenker**
5. UPS

NR. 5 IN DER WELTWEITEN SEEFRACHT / auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. Sinotrans
3. DHL
4. DSV
5. **DB Schenker**

NR. 5 IN DER WELTWEITEN KONTRAKTLOGISTIK / auf Umsatzbasis

1. DHL
2. XPO Logistics
3. Kuehne + Nagel
4. CEVA Logistics
5. **DB Schenker**

[1] Ohne Russland.
[2] Ehemals Fret SNCF.
Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen.
Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2020.

keit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die LuFV leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der Strategie Starke Schiene auf die Geschäftstätigkeit des Systemverbunds Bahn.

Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa auch zukünftig das Wirkungsfeld für den DB-Konzern. Internationale Großbeteiligungen werden am Beitrag zur Starken Schiene gemessen:

- Strategisch relevante Beteiligungen wie DB Schenker werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des Netzwerks konzentrieren.
- Der Wertbeitrag der Großbeteiligung DB Arriva für die Starke Schiene ist operativ und strategisch gering. DB Arriva bedient lokale Märkte im europäischen Ausland. Synergien auf Kunden-, Produktions- oder Produktseite mit dem Systemverbund Bahn sind aktuell nicht vorhanden bzw. unwesentlich. An der Verkaufsabsicht wird festgehalten.

GRI 102-2 102-6

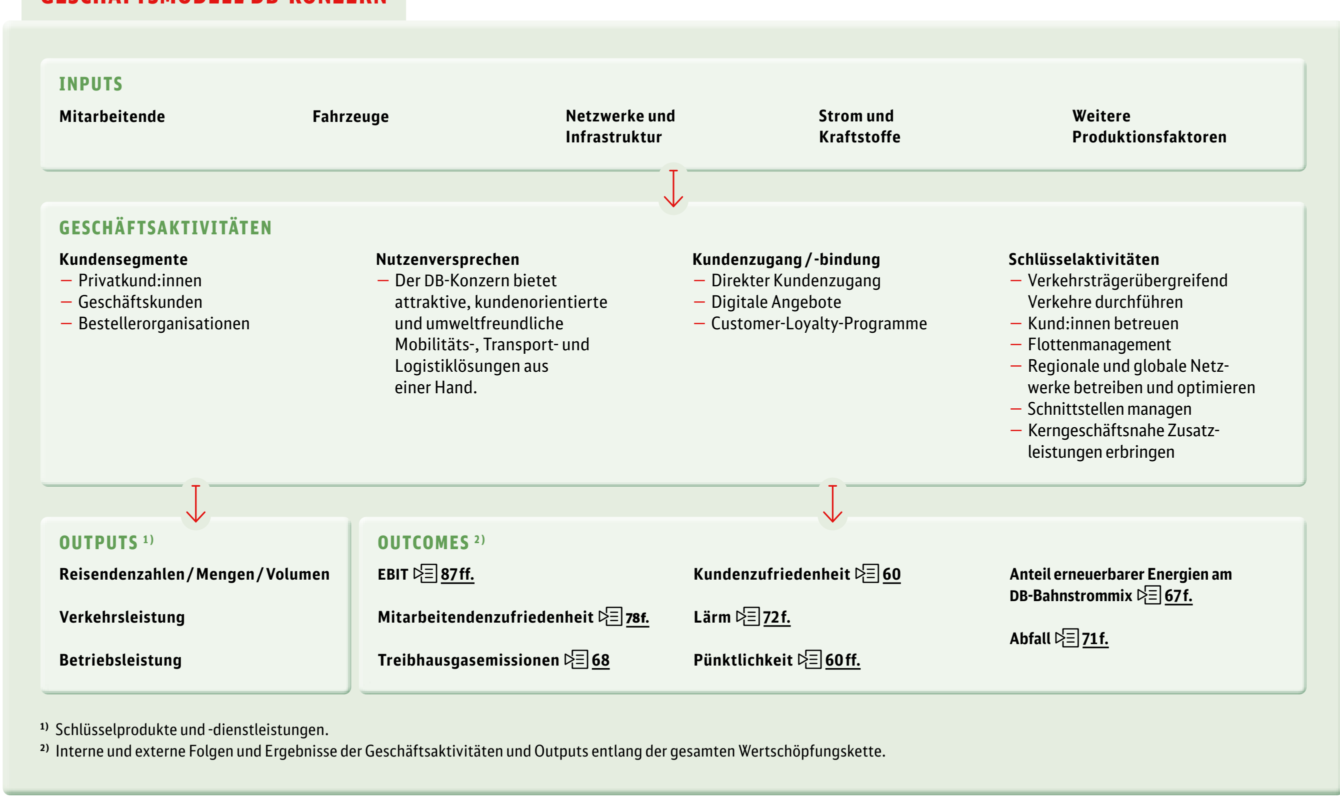
Geschäftsmodell

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Der Systemverbund Bahn stellt den wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem entwickeln wir sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

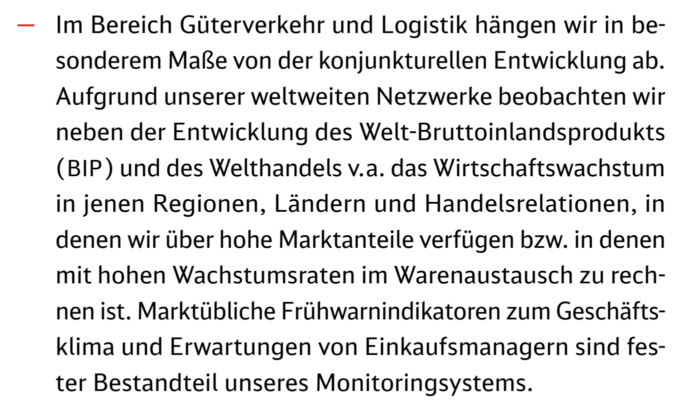
- Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. DB Arriva hat im Regional- und Nahverkehr einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.
- Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr und im weltweiten Landtransport, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der globalen Kontraktlogistik bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den Entwicklungen auf den relevanten Märkten beeinflusst:

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird abgesehen von der Pandemieentwicklung wesentlich vom Wachstum der Metropolen, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.







- Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels v.a. das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen bzw. in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich i.d.R. durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung der Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Angebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme sowie die Integration neuer Mobilitätsformen und intelligenter Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die Marktanteile messen wir i.d.R. anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

Mit unseren nationalen und internationalen Tochtergesellschaften sind wir als DB-Konzern in nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Unser umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es uns, unseren Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

Bei DB Regio und DB Arriva hat der Auftragsbestand in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik von DB Schenker bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von fünf Erfolgsfaktoren getragen, die zentrale Bestandteile unseres Geschäftsmodells sind.

- **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als bundeseigener Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes. Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität von morgen erfüllt die Schiene eine Schlüsselfunktion für unser Land: Sie hilft, die Klimaschutzziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebensqualität der Menschen, stärkt den Wirtschaftsstandort und Menschen und Wirtschaft in Europa. Kurzum: Von einer starken Schiene profitiert die ganze Gesellschaft. Wir richten unsere Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der Starken Schiene aus und priorisieren unsere Aktivitäten entlang des Wertbeitrags dazu.
- **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung zu nennen.
- **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimieren wir das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllen wir eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es uns, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch unsere Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bieten wir unseren Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.




- **Wirkungsfeld Europa:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig unser Wirkungsfeld. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positionieren wir uns mit unseren Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europa- und weltweiten Ausrichtung unserer Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bieten wir unseren Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- **Digitalisierung:** Wir nutzen die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren. Auf der anderen Seite unterstützen wir unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

TCFD

Nachhaltigkeitsmanagement



102-16
102-42

Der hohe Stellenwert, den Nachhaltigkeit, Umwelt und damit auch klimarelevante Themen im DB-Konzern haben, spiegelt sich neben der Verankerung in der Strategie Starke Schiene 52ff. auch in unserer Nachhaltigkeitsorganisation wider. Die Verantwortung für die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt – und somit auch für klimabedingte Chancen und Risiken – obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG ausgeübt. Die übergreifende Koordination liegt in der zugeordneten Organisationseinheit Nachhaltigkeit und Umwelt mit ihren fünf Fachabteilungen im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt konzipiert die Grüne Transformation des DB-Konzerns 66ff. und stellt ihre Umsetzung sicher. Er ist insbesondere für die Definition der integrierten Nachhaltigkeits- und Umweltstrategie, die damit verbundenen konzernweiten Ziele und Kennzahlen sowie für die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Transformationsprojekten verantwortlich. Die inhaltliche Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen liegt bei den jeweiligen Fachabteilungen des Bereichs. Der Aufbau weiterer Umfeldbeobachtungstools, unser Engagement in Nachhaltigkeitsnetzwerken 34 und unsere Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien gewährleistet, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken 155ff. im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt, inklusive Klimaschutz 67ff. und Klimaresilienzmanagement 69f., für den DB-Konzern beobachtet sowie strategisch und fachlich bewertet werden. Somit ist der konzernweite Zugang zu Fachwissen für Nachhaltigkeits- und Umwelt- einschließlich Klimathemen sichergestellt.

Die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt haben Top-Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene. Der Aufsichtsrat und der Konzernvorstand werden quartalsweise über den Status des Ausbausteins der Grünen Transformation Umwelt und 100 % Grünstrom und damit zu Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Klimathemen informiert. Der Leistungsstand bei der Treibhausgasreduzierung 68f. und beim Lärmschutz 72f. wird im Rahmen von unterjährig regelmäßig stattfindenden Performance Review Meetings überprüft, an denen der Konzernvorstand und die Geschäftsfeldleitungen teilnehmen. Die Erreichung der Ziele für die Treibhausgasemission fließt mit in die Berechnung der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern 181 und weiteren Führungskräften sowie bestimmten Mitarbeitendengruppen 266 ein.

Die Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt des DB-Konzerns ist die höchste Position mit Zuständigkeit für nachhaltigkeits- und klimarelevante Themen unterhalb des DB-Konzernvorstands und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich berät und unterstützt den DB-Konzernvorstand bei der strategischen Führung und Umsetzung der Grünen Transformation. Über regelmäßige Termine wird ein enger Austausch zu Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Klimathemen auf Vorstandsebene sichergestellt. Zu den spezifischen Aufgaben gehört u.a. die Erstellung von Handlungsempfehlungen für den DB-Konzern und die Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten. Zudem verantwortet der Bereich u.a. die Planung und das Monitoring der jeweiligen Zielerreichung, bspw. in Bezug auf unsere Klimaschutz- und Lärmschutzziele. Die Geschäftsfelder tragen die Umsetzungsverantwortung der Ziele, Strategien und Maßnahmen.

GRUNDLAGEN

GRI 102-46 102-47 102-49

Nachhaltigkeitsberichterstattung

AUSWAHL NACHHALTIGKEITSTHEMEN

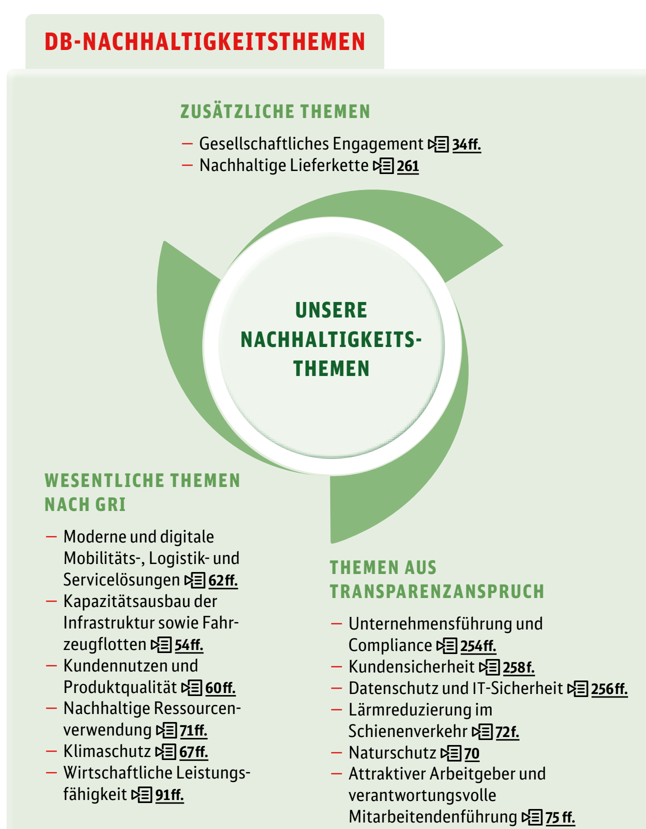
GRI 102-43 102-44

Mit unserer Strategie Starke Schiene 52 ff. haben wir für den DB-Konzern den Fahrplan für die kommenden Jahre festgelegt. Sie bildet den übergeordneten Rahmen für unsere Berichterstattung.

Um die Strategie Starke Schiene erfolgreich umzusetzen, sind wir auch auf die Unterstützung und die Akzeptanz unserer Stakeholder 33 angewiesen. Wir haben sie deswegen 2019 im Rahmen der umfassenden Wesentlichkeitsanalyse (Integrierter Bericht 2019 51) um eine Einschätzung zu 16 wichtigen Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit gebeten. Diese 16 Handlungsfelder bilden die inhaltlichen Schwerpunkte unserer Strategie ab und ergänzen sie um weitere aus Sicht unserer Stakeholder relevante Themen. 2021 haben wir überprüft, ob unser relevantes Themenset weiterhin für unsere Stakeholder Bestand hat. Dafür haben wir im Rahmen einer Validierung Vertreter:innen unserer Stakeholdergruppen befragt. Ergänzend wurden die Führungskräfte des Nachhaltigkeitsbereichs des DB-Konzerns über die Ergebnisse aus der Befragung informiert. Das Ergebnis zeigt, dass unser wesentliches Nachhaltigkeitsthemenset weiterhin Bestand hat. Unsere Nachhaltigkeitsthemen setzen sich zusammen aus:

- den wesentlichen Themen nach der Global Reporting Initiative (GRI),
- einer internen Bedeutungseinschätzung (zusätzliche Themen) sowie
- unserem umfassenden Transparenzanspruch gegenüber unseren Stakeholdern (Themen aus Transparenzanspruch).

GRI 102-47



TCFD-EMPFEHLUNGEN

2021 erweitern wir unsere Berichterstattung erstmals um die Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die im Zuge des Pariser Klimaabkommens durch das Financial Stability Board (FSB) ins Leben gerufene Initiative hat ein branchenübergreifendes, internationales Rahmenwerk zur Offenlegung klimabezogener Risiken und Chancen erstellt. Ziel ist es, das Verständnis für die finanziellen Auswirkungen des Klimawandels 69 f. zu stärken und dabei Investitionen in nachhaltige Lösungen und Geschäftsmodelle zu lenken. Die TCFD setzt sich für die Offenlegung von Informationen zu klimabedingten Chancen und Risiken 162 f. von Unternehmen ein. Dabei müssen diese darstellen, wie sie in den Bereichen Governance, Strategie, Risikomanagement und mithilfe von Metriken und Zielen aufgestellt sind, um wesentliche klimabedingte Chancen zu nutzen und Risiken zu verringern. Dabei sollen Unternehmen nicht nur berücksichtigen, wie sich ihre Geschäftsaktivitäten auf den Klimawandel auswirken, sondern auch, welche Auswirkungen der Klimawandel auf Unternehmen hat. Eine entsprechende Inhaltsübersicht ist im TCFD-Index 272 dargestellt.

Im Juni 2017 wurden die Empfehlungen der TCFD für eine fundierte finanzbezogene Klimaberichterstattung veröffentlicht. Mit unserer erstmaligen Berichterstattung zu den TCFD-Empfehlungen setzen wir unsere transparente Berichterstattung zum Klimaschutz fort und ermöglichen darüber hinaus unseren Stakeholdern ein besseres Verständnis darüber, inwieweit unser Geschäft vom Klimawandel betroffen ist und welche Implikationen wir daraus ableiten.

Wir haben uns ebenfalls dazu entschlossen, TCFD-Supporter zu werden. Für uns ist dies ein klares Bekenntnis zu einer transparenten Klimaberichterstattung im Rahmen unserer Bestrebungen für den Klimaschutz und unseres Klimaresilienzmanagements.

GRI

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

102-12 102-16 Wir fühlen uns den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen verpflichtet. Wir haben fünf Fokus-SDGs identifiziert, die die größte Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten und unseren wesentlichen Themen aufweisen:
- SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz

Das wesentliche Themenset 2021 wurde validiert und die daraus abgeleiteten fünf Fokus-SDGs haben weiter Bestand.

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Der DB-Konzern hat sich für eine freiwillige Abgabe einer Nichtfinanziellen Erklärung (NFE) entschieden. Im Rahmen unseres integrierten Berichtsansatzes berichten wir umfassend über alle wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen.

Aus der Wesentlichkeitsanalyse wurden drei Handlungsfelder als wesentlich i.S.d. CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) identifiziert, die auch 2021 ihre Wesentlichkeit behalten haben:
- Kapazitätsausbau der Infrastruktur sowie Fahrzeugflotten 54 ff.,
- Klimaschutz 67 ff. und
- Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 91 ff.

BESTANDTEILE DER NFE	DB-Themen
Geschäftsmodell	Geschäftsmodell 41 ff.
Umweltbelange	Klimaschutz 67 ff.
Sozialbelange	Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten 54 ff., 103, 108, 119 ff., 129
Andere Belange (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit)	Geschäftsverlauf 83 ff.
FREIWILLIGE ZUSATZANGABEN	
Umweltbelange	Naturschutz 70, Luftreinhaltung 263 Wasserverbrauch 262
Arbeitnehmendenbelange	Arbeit der Zukunft 79 ff., Beschäftigungsbedingungen 79 ff., Konzernsicherheit 258 f., Transformation 264 f.
Achtung der Menschenrechte	Menschenrechte 255 f.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance 254 f.

Die Inhalte der NFE finden sich in den relevanten Kapiteln des Konzern-Lageberichts sowie im Anhang zur Nachhaltigkeit und wurden unter Anwendung der internationalen Standards der GRI in der Kern-Option sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC) erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende freiwillige Angaben zu weiteren Belangen.

Risikomanagement

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des CSR-RUG konnten wir keine wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit und unseren Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind, identifizieren, die wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wichtigsten nichtfinanziellen Aspekte (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmendenbelange sowie die Achtung von Menschenrechten und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung) haben könnten. Mit den Auswirkungen setzen wir uns in diesem Integrierten Bericht intensiv auseinander.

Wir berücksichtigen in unserem Risikomanagement 155 ff. auch Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte und Sachverhalte.

ESG-RATINGS

Das Feedback von ESG-(Environmental, Social, Governance-) Rating-Agenturen ist als Maßstab und Indikator für die Hauptanliegen unserer Stakeholder für uns sehr wichtig.

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2021	2020	2019	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	A	A	A	Dez. 2021	A bis F
EcoVadis	61	61	59	Okt. 2020	Die besten 1 % (75–100) Die besten 5 % (67–74) Die besten 25 % (56–66) Die besten 50 % (47–55)
ISS ESG	C+	B–	B–	Dez. 2021	A+/4,00 bis D–/1,00
MSCI [1]	A	A	A	Dez. 2021	Leader (AA–AAA) Average (BB–A) Laggard (CCC–B)
Sustainalytics [2]	19,7	19,5	25,7	Aug. 2021	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0–10) Gering (10–20) Mittel (20–30) Hoch (30–40) Schwer (40–100)
V.E	52	46	44	Sep. 2021	Fortgeschritten (60–100) Robust (50–59) Limitiert (30–49) Schwach (0–29)

Alphabetische Reihenfolge.
[1] Im Februar 2022 hat MSCI das ESG-Rating des DB-Konzerns auf »AA« angehoben.
[2] Im Februar 2022 hat Sustainalytics das ESG-Risiko des DB-Konzerns auf 24,4 (mittleres Risiko) angepasst.

- Im ISS ESG Corporate Rating haben wir uns leicht verschlechtert. Zurückzuführen ist dies u.a. auf die Entwicklung in der Kategorie Ökoeffizienz durch eine verringerte Auslastung infolge der Corona-Pandemie.
- Im V.E-Rating 2021 haben wir uns verbessert und liegen damit über dem Branchendurchschnitt.

Weiterführende Informationen zu unseren ESG-Ratings sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (Grüne) und die Freie Demokratische Partei (FDP) zu einer leistungsstarken Schiene und zum integrierten DB-Konzern:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25% erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Die Infrastruktureinheiten DB Netz AG und DB Station&Service AG sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden.
- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Im Juni 2020 verständigte sich der Bund auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse in 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen für den DB-Konzern Entwicklungen:

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd.€ vorgesehen.
- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.
- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd.€ abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
  - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio.€ erhöht.
  - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio.€ erhöht und weitere 27 Mio.€ im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd.€ im Bundeshaushalt eingestellt, zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio.€ zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die entsprechenden Maßnahmen wurden 2021 umgesetzt. Die beihilferechtliche Abstimmung bezüglich der Schadenskompensation für den Schienengüterverkehr wurde auch abgeschlossen. Die Abstimmung mit der EU-Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd.€, womit sich der Bund hälftig an der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr beteiligte. Auch für 2021 hat der Bund eine hälftige Beteiligung an der Fortsetzung der Branchenlösung i.H.v. 1 Mrd.€ zugesagt, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch 2022 fortgeführt werden.

Weiterführende Informationen zum Konjunkturpaket der Bundesregierung 62 (Integrierter Bericht 2020).

TCFD

UMSETZUNG DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i.H.v. 11 Mrd.€ bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital sowie als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit der EU-Kommission wurden die im Bundeshaushalt 2021 verankerten Eigenkapitalerhöhungen für 2020 und 2021 i.H.v. insgesamt 2,125 Mrd.€ im November 2021 umgesetzt. Für die Jahre 2022 bis 2024 sind im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weitere Eigenkapitalmaßnahmen i.H.v. jeweils 1,125 Mrd.€ vorgesehen, die ebenfalls vollständig der Infrastruktur zugutekommen.

TCFD

ÄNDERUNG DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES UND KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Gesetzgeber hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Das Ziel zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 wurde von -55% auf -65% erhöht. Mit -88% wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehrssektor reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen in 2030 von bisher 95 auf 85 Mio. t CO_2-Äquivalente (CO_2e). Die Emissionen im Verkehrssektor müssen dafür um mindestens 48% (zuvor: 42%) reduziert werden.

Begleitend zur Änderung des Klimaschutzgesetzes hat der Bund im Juni 2021 ein Sofortprogramm im Umfang von 8 Mrd.€ bis 2025 beschlossen. Der Fokus liegt auf 2022 und 2023. Für die Schiene sind insgesamt 200 Mio.€ für zusätzliche Digitalisierungsvorhaben vorgesehen. Diese Mittel stehen unter Vorbehalt der finalen Beschlussfassung des Bundeshaushalts 2022, die voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2022 erfolgt.

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT



102-13

In der vom Bund eingerichteten Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist der DB-Konzern im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen »Klimaschutz im Verkehr« sowie »Digitalisierung für den Mobilitätssektor« vertreten. Die Arbeitsgruppe »Klimaschutz im Verkehr« hat im Juni 2021 einen Bericht dazu vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen. Den Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Elektrifizierung der Schiene sowie des öffentlichen Verkehrs wird dabei eine tragende Rolle beigemessen. Im Rahmen anderer Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen u.a. zur Elektromobilität und Digitalisierung im Verkehr erstellt. Der DB-Konzern ist in diesem Kontext Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, in dessen Rahmen die Gewinnung von Erkenntnissen zu den Voraussetzungen und Bedarfen intermodaler und autonomer Mobilität Gegenstand ist. Im Oktober 2021 hat die NPM einen Ergebnisbericht für die Jahre 2018 bis 2021 vorgelegt. Die Arbeit der NPM ist damit zunächst beendet.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT



102-13

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das BMDV im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen wie dem Deutschland-Takt ist Gegenstand fortbestehender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns.

Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand der dritte Schienengipfel mit Fokus auf europäischem Verkehr statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum Trans-EuropExpress (TEE) 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Am 18. August 2021 hat das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde.







EISENBAHNREGULIERUNGSRECHT

Mit der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfolgte eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des Unionsrechts und wurden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung u.a. für den Deutschland-Takt geschaffen. Letztere werden im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung zur Durchführung von Pilotprojekten weiter ausgestaltet.

Infrastruktur

EISENBAHNRECHTSBEREINIGUNGSGESETZ

Am 1. Juli 2021 trat das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich, das Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz (EbRbG), in Kraft. Neben eher redaktionellen Anpassungen in verschiedenen Gesetzen wurde mit dem EbRbG u.a. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) das Gleisanschlussrecht grundlegend umgestaltet und es wurden Neuregelungen zur Vegetationskontrolle insbesondere im Hinblick auf von Drittgrundstücken ausgehende Gefahren für den sicheren Eisenbahnbetrieb geschaffen.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

2021 stand die Umsetzung der Versorgungsauflagen aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u.a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur Durchsetzung der Versorgungsauflagen erweitert.

Wir haben uns mit der Deutschen Telekom auf eine Übererfüllung der Versorgungsauflagen 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die Deutsche Telekom ihr Mobilfunknetz an den DB-Schienenstrecken schnellstmöglich ausbaut, vorhandene Lücken schließt und die Leistungsfähigkeit des Netzes erheblich steigert. Bis spätestens 2026 soll es entlang der Schienenstrecken im Fern- und im Regionalverkehr keine Versorgungslücken mehr geben. Gemeinsam investieren beide Unternehmen einen dreistelligen Millionenbetrag.

Güterverkehr

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € erfolgte 2021 eine Fortsetzung im gleichen finanziellen Umfang. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt seit 2020 eine Anlagenpreisförderung hinterlegt, die 2021 mit 80 Mio. € dotiert war. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie war 2021 mit 34 Mio. € ausgestattet. Die Evaluierung der Kombinierter-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie findet derzeit statt, die neue Richtlinie soll 2022 veröffentlicht werden.

VOLLZUG DES NATIONALEN SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die EU-Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an den Bund das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

NEUAUFLAGE DER FAZILITÄT CONNECTING EUROPE

Am 15. Juli 2021 trat die neue Connecting-Europe-Facility-(CEF-)Verordnung (EU) 2021/1153 in Kraft. Bei der mit 33,7 Mrd. € ausgestatteten Fazilität für den Zeitraum 2021 bis 2027 handelt es sich um das wichtigste EU-Förderprogramm für die Schiene. Für den Verkehrssektor sind 25,8 Mrd. € vorgesehen, davon können 11,2 Mrd. € von Nicht-Kohäsionsländern wie Deutschland beantragt werden. Hieraus können Infrastrukturprojekte zum Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen, Kapazitäts- und Leistungssteigerung bestehender Strecken und Schienenknoten, Anbindung von Güterterminals an das TEN-V-Netz und Elektrifizierung von Strecken gefördert werden. Unterstützt werden außerdem Projekte im Zusammenhang mit intelligenter und nachhaltiger Mobilität, wie z.B. das European Rail Traffic Management System (ERTMS), Innovationen beim Kapazitäts- oder Verkehrsmanagement oder zur Minderung von Schienengüterverkehrslärm. Darüber hinaus sind zusätzlich 1,7 Mrd. € für alle 27 Mitgliedsstaaten für Projekte für die zivile und militärische Mobilität (»Dual Use«) reserviert. Der erste Aufruf für die Beantragung von CEF-Fördermitteln wurde am 16. September 2021 veröffentlicht. DB-seitig ist ein Gesamtportfolio von 19 Maßnahmen mit einem Umfang von rund 3,1 Mrd. € zur Antragstellung vorgesehen. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fördersätze (zwischen 30 % und 50 %) ergibt sich daraus eine mögliche Fördersumme von bis zu rund 1,2 Mrd. €.

DEUTSCHER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN

Zur Bewältigung der Corona-Pandemie einigten sich die europäischen Institutionen neben dem mehrjährigen Finanzrahmen auch auf ein befristetes Instrument zur Krisenbewältigung i.H.v. 750 Mrd. € (»Next Generation EU«). Im Rahmen von Next Generation EU wurde eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen i.H.v. insgesamt 312,5 Mrd. € an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die Europäische Kommission einreichen. Für den deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgte die Auswahl der Projekte unter der Maßgabe, dass die Deutschland zustehenden Mittel i.H.v. rund 25,6 Mrd. € für Vorhaben des Konjunktur- und Zukunftspakets eingesetzt werden. Für die Schiene sind Zuschüsse für Investitionen in digitale Stellwerkstechnik i.H.v. 500 Mio. € und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr i.H.v. 227 Mio. € vorgesehen. Der Rat der EU hat den DARP am 13. Juli 2021 final gebilligt. Am 26. August 2021 wurden 2,3 Mrd. € als Vorfinanzierung an Deutschland ausgezahlt.

DAS EUROPÄISCHE FIT-FOR-55-PAKET

Die EU-Kommission hat am 14. Juli 2021 im Rahmen des »Grünen Deals« ein umfassendes Gesetzespaket vorgelegt. Die vorgeschlagenen Regelungen sollen die EU-weiten Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % im Vergleich zu 1990 senken. Dieses sog. Fit-for-55-Paket betrifft insbesondere die Energie- und Verkehrspolitik. Es enthält u.a. Vorschläge für einen neuen EU-Emissionshandel auf Straßenverkehr und Gebäude, strengere CO_2-Emissionsvorgaben für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (mit dem Ergebnis, dass alle ab 2035 zugelassenen Neuwagen emissionsfrei sein müssen) sowie eine CO_2-Grenzsteuer. Weiter sollen kostenlose Emissionszertifikate sowie die Kerosinsteuerbefreiung für den Flugverkehr schrittweise abgeschafft werden. Die Vorschläge bieten überwiegend Chancen für den klimafreundlichen Schienenverkehr. Sie sind ein wichtiger Schritt hin zu einer einheitlichen CO_2-Bepreisung von Emissionen im Verkehrssektor und einer konsequenten Internalisierung externer Kosten. Das Gesetzespaket wird im nächsten Schritt in Rat und Europäischem Parlament beraten. Mit einem Abschluss des gesamten Fit-for-55-Pakets ist nicht vor 2023 zu rechnen.

HANDELS- UND KOOPERATIONSABKOMMEN

Am 1. Mai 2021 trat das zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU ausgehandelte Handels- und Kooperationsabkommen endgültig in Kraft. Das Abkommen sieht für den Warenhandel zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich weder Zölle noch Quoten vor und enthält stattdessen weitreichende Regelungen, um den fairen Wettbewerb zu garantieren. In Bezug auf den Verkehr sieht das Abkommen eine dauerhafte Vernetzung in den Bereichen Luft-, Straßen- und Seeverkehr vor, wenn auch der Marktzugang hinter dem des Binnenmarktes zurückbleibt. Der Eisenbahnverkehr durch den Kanaltunnel ist gemäß einer Verlängerung der bereits zuvor beschlossenen EU-Notfallverordnung bis 31. März 2022 gesichert. In dieser Zeit sollen Frankreich und das Vereinigte Königreich ein grenzüberschreitendes Abkommen abschließen, um die Kanaltunnelverkehre auch langfristig zu sichern.

Infrastruktur

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EU ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transeuropäische-Verkehrsnetze-(TEN-V-)Leitlinien vorgelegt. Ziel i.S.d. Europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen. Dazu sieht die Initiative die Schaffung eines multimodalen, unionsweiten TEN-V-Netzes mit hohen Qualitätsstandards vor. Im Fokus steht die Einrichtung von neun europäischen Transportkorridoren, die auch TEN-V-Kernnetzkorridore, Schienengüterverkehrskorridore und Personenverkehrsverbindungen umfassen sollen. Parallel wird die Implementierung einer dritten TEN-V-Ebene vorgeschlagen: Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden. Im Hinblick auf die angekündigte effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u.a. Anpassungen für eine effizientere Steuerung (Governance) vor. Nach einer Befassung von Parlament und Rat ist ein Abschluss des Dossiers für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen. Die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien ist auch für Deutschland von Relevanz: Knapp ein Drittel des DB-Netzes ist Teil des TEN-V-Kernnetzes.

Güterverkehr

REVISION DER VERORDNUNG ZUR SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIENENNETZES FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR

Mit der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr wurde 2010 erstmals ein Instrument eingeführt, um den Betrieb der wichtigsten internationalen Eisenbahnstrecken für den Güterverkehr innerhalb der EU sowie mit Drittstaaten zu verbessern. Dazu wurden neun europäische Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) geschaffen. Ebenfalls etabliert wurden zentrale Vertriebsstrukturen, Produkte sowie Gremienstrukturen zum Management der SGV-Korridore. 2017 und 2018 wurden zwei weitere SGV-Korridore eingerichtet. Sechs der nunmehr elf europäischen SGV-Korridore verlaufen durch Deutschland. Zur Umsetzung des Europäischen Grünen Deals und der Sustainable and Smart Mobility Strategy der EU-Kommission werden auch die SGV-Korridore weiterentwickelt. Eine Initiative mit Vorschlägen zum Betrieb der SGV-Korridore ist für Ende 2022 geplant. Im Fokus steht u.a. die Erhöhung der Effizienz durch einen international einheitlichen Ansatz für eine optimierte Kapazitätsnutzung und -vergabe im Rahmen von digitalisierten Prozessen. Grenzüberschreitende betriebliche Abläufe sollen europaweit harmonisiert werden. Im Vordergrund steht die verbindliche Anwendung von Standards für die Disposition, gestützt durch ein integriertes IT-System zur Abbildung der internationalen Zugläufe.

Personenverkehr

EINIGUNG ZUR REVISION DER EUROPÄISCHEN FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

Die neu gefasste europäische Fahrgastrechteverordnung trat am 6. Juni 2021 in Kraft und gilt ab dem 7. Juni 2023. Die Neufassung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsentschädigungshöhen unverändert bleiben (25% des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50% nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände (wie z.B. extremen Wetterbedingungen, besonderen Umständen wie der Corona-Pandemie oder aus anderen Gründen höherer Gewalt) kann sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig von der Pflicht zur Verspätungsentschädigung befreien. Die strenge Verpflichtung zu Hilfeleistungen für Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität bleibt grundsätzlich auf die personalbesetzten Bahnhöfe beschränkt. Vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten.

Rechtliche Themen

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf unsere im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert.



ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gem. § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Parallel ist weiterhin die Frage beim EuGH anhängig, ob Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts ohne eine rechtskräftige Entscheidung durch die Regulierungsbehörde regulierte Eisenbahninfrastrukturentgelte überprüfen dürfen. Mit einer Entscheidung des EuGH ist wahrscheinlich 2022 zu rechnen.

Kartellrechtliche Themen

SCHADENERSATZANSPRÜCHE GEGEN FLUGGESELLSCHAFTEN

Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sog. Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker u.a. über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Ein von DB Schenker geführtes US-Verfahren konnte inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beendet werden. Ferner konnte die DB Barnsdale AG, die Schadenersatzansprüche des DB-Konzerns sowie konzernexterner Geschädigter bündelt, in einem Verfahren vor dem Landgericht Köln bisher mit neun Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abschließen. Mit den übrigen im Verfahren noch verbliebenen Fluggesellschaften sollen ebenfalls Vergleichsgespräche zur Beilegung dieses Verfahrens geführt werden.

SCHADENERSATZKLAGE GEGEN LKW-HERSTELLER

Im Dezember 2017 hat die DB Competition Claims GmbH beim Landgericht München Klage gegen die Unternehmensgruppen DAF, Daimler, Iveco, MAN und Volvo / Renault wegen des sog. Lkw-Kartells eingereicht. Die DB Competition Claims GmbH macht neben eigenen Ansprüchen auch die der Bundeswehr und von über 40 Unternehmen geltend. Mit der Klage wird Schadenersatz i.H.v. insgesamt rund 500 Mio. € eingeklagt. Die Ansprüche der Bundeswehr wurden mittlerweile zur gesonderten Verhandlung abgetrennt, um zunächst spezifische, allein die Beschaffungen der Bundeswehr betreffende Fragen klären zu lassen. Im Übrigen ist das Verfahren bereits in der Beweisaufnahme, um den durch das Kartell verursachten Schaden durch vom Gericht bestimmte Sachverständige bestimmen zu lassen.

KARTELLBUSSGELD IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die EU-Kommission hat am 20. April 2021 gegen die DB AG, die DB Cargo AG und die DB Cargo BTT GmbH ein Bußgeld i.H.v. rund 48 Mio. € wegen kartellrechtswidriger Vereinbarungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen Deutschland, Österreich und Belgien im Zeitraum Ende 2008 bis Mitte 2014 verhängt.

Die von der EU-Kommission beanstandeten Absprachen betrafen Verkehre, die von den beteiligten Bahnen – der österreichischen ÖBB-Gruppe und der belgischen SNCB (heute Lineas) – gemeinsam abgewickelt wurden. Die betroffenen DB-Unternehmen haben mit der EU-Kommission kooperiert und diese bei der Aufklärung des Sachverhalts fortlaufend unterstützt.



STARKE SCHIENE

Unser inneres Anliegen

TCFD

Eine starke Schiene in Deutschland ist unser inneres Anliegen. Sie hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern:

– Für das Klima. Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich wie die Schiene. Kein Verkehrsmittel ist so elektromobil und damit treibhausgas- und schadstoffarm wie die Schiene, die den größten Marktanteil an E-Mobilität in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100%-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen – bis 2038 stellen wir unseren Bahnstrom in Deutschland auf 100% Ökostrom um. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaschutzziele des Bundes und der EU, denn ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die Starke Schiene ist ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima. Konkret bedeuten Verkehrsverlagerung und weitere Klimaschutzmaßnahmen durch die Starke Schiene für das Klima: Einsparungen von jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO_2 im Verkehrssektor in Deutschland.
– Für die Menschen. Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85% der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben, im Vergleich zu rund 75% zu Anfang der 2020er-Jahre. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr wird unsere Städte und Ballungszentren noch mehr als schon heute vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen stellen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet eine starke Schiene für die Menschen: eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Schienenpersonenverkehr und damit täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland. Die täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten entsprechen etwa der Hälfte aller täglichen Einkaufsfahrten im Pkw. Bei den Flugreisen wird jede sechste innerdeutsche Flugreise ersetzt.
– Für die Wirtschaft. Die Nachfrage nach Gütertransport wird erwartungsgemäß auch in den nächsten Jahrzehnten weiterhin stetig anwachsen. Zugleich werden Arbeitswege als Verkehre aus dem Umland der Metropolen und die Flexibilisierung von Arbeitsorten und -zeiten zu höheren Ansprüchen an beruflich bedingte Mobilität führen. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie sichert die Position Deutschlands als führende Exportnation. Mit ihr behaupten wir uns im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickeln entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet die Starke Schiene für die Wirtschaft: ein Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von 18% am Anfang der 2020er-Jahre auf 25%. Das entspricht rund 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.
– Für Europa. Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene ist dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet die Starke Schiene für Europa: eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

Umsetzung der Starken Schiene

TCFD

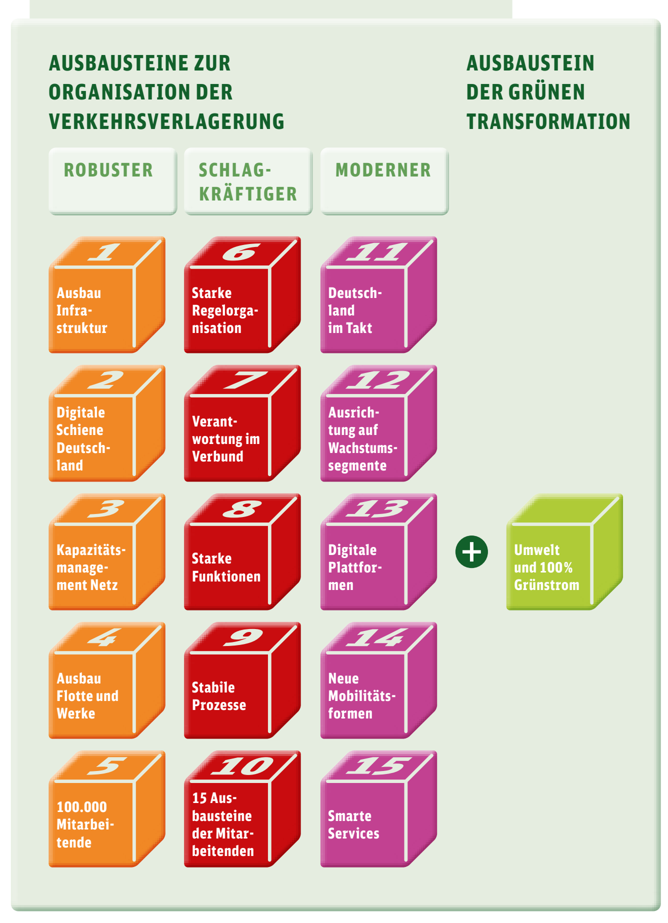
Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der Unternehmens-DNA. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen haben wir unseren Gestaltungsanspruch – unser inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Strategie Starke Schiene ist. Mit der Starken Schiene bekennen wir uns aus-

drücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussieren wir uns damit stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und tragen internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen aller Stakeholder, von Kunden über Politik bis zu den Bürger:innen in Deutschland, zur herausgehobenen Verantwortung des DB-Konzerns Rechnung. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, werden wir als DB-Konzern alles, was wir tun, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene messen. Dies beinhaltet auch unsere Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie z.B. DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Mit der Strategie Starke Schiene haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und schaffen zusätzliche Kapazitäten, erhöhen die Produktqualität und verbessern die Kundenzufriedenheit. Unsere Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen sowohl kontinuierlich die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schaffen als auch mit der Grünen Transformation 66ff. des DB-Konzerns die nachhaltige Ausrichtung sicherstellen. Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu legen, haben wir im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- Robuster: Wir setzen auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schaffen wir die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. U.a. investieren wir gemeinsam mit dem Bund Milliarden in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazitäten erreichen wir durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie umfangreiche und nachhaltige Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeitende werden uns in die Lage versetzen, mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.
- Schlagkräftiger: Um langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden wir auch strukturelle Veränderungen durchführen. Wir vereinfachen die Organisation und richten diese konsequent auf das gemeinsame Ziel der Starken Schiene aus. Um näher an den Kunden und schneller bei den Mitarbeitenden zu sein, setzen wir auf eine starke Regel- und Funktionalorganisation, die Einführung von kundenorientierten Verbundprozessen zur Verbesserung der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit sowie eine verbindliche Prozessphilosophie mit einheitlichen Standards und Methoden. Mit einfachen Prozessen und klaren Zuständigkeiten erreichen wir mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.
- Moderner: Wir werden das Innovationstempo für unsere Kunden erhöhen. Mit dem Ausbau unserer Aktivitäten im Bereich New Mobility 137f. bieten wir unseren Kunden ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schafft einen klaren Mehrwert für unsere Kunden. So tragen wir den steigenden Kundenerwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

DIE AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE



Für jedes dieser drei Ausbaufelder haben wir fünf zentrale Themen identifiziert, die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für unser Ziel einer starken Schiene in Deutschland und somit für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. In Summe ergeben sich daraus 15 Ausbausteine, die uns bei der Organisation der Verkehrsverlagerung helfen. Sie werden durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann jedoch nur dann ihr volles Potenzial entfalten, wenn auch die Eisenbahn ihre Klimafreundlichkeit und die weiteren umweltrelevanten Vorteile weiter stärkt und ausbaut. Die Grüne Transformation des DB-Konzerns ist somit eine zentrale Voraussetzung für die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung. Um der Bedeutung dieser Thematik gerecht zu werden, haben wir einen weiteren übergreifenden Ausbaustein definiert, über den wir die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung sicherstellen wollen. Zusammen bilden diese 15+1 Ausbausteine den strategischen Rahmen unserer Geschäftsausrichtung.

MOBILISIERUNG DER MITARBEITENDEN

Wir beteiligen unsere Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden« an der Umsetzung der Strategie. Ziel ist die Entwicklung zusätzlicher Ausbausteine, die die zentralen Anliegen der Mitarbeitenden abbilden und die Umsetzung der Strategie unterstützen. Die Ausbausteine entstehen in einem halbjährigen Partizipationsprozess.

Nach der Wahl eines Ausbausteins übernimmt ein:e Bauleiter:in mit einem Team dessen konkrete Gestaltung und Umsetzung im DB-Konzern.

Neben den in 2020 vorangetriebenen Ausbausteinen (Integrierter Bericht 2020 70) gab es 2021 drei weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden:

- »Wissen, wie Eisenbahn geht« hat zum Ziel, System- und Verbundwissen für alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu vermitteln. Dafür wurde bereits ein geschäftsfeldübergreifendes Curriculum Grundwissen Eisenbahn entwickelt.
- »Frag mich einfach« wurde zusammen mit insgesamt 315 Ausbauer:innen in unterschiedlichen virtuellen Formaten entwickelt. Ziel ist es, die Einbindung von Mitarbeitenden in Entscheidungsprozesse weiter zu verstärken, um deren Praxiswissen besser zu nutzen und so zu besseren Entscheidungen zu kommen.
- Im Juni 2021 startete die Ausbauwelle Team DB. Bis Dezember 2021 wurden mit 450 Ausbauer:innen Lösungen gesucht, die die (geschäftsfeld-)übergreifende Zusammenarbeit im DB-Konzern stärken.

KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE

Der Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Flotten stellt eine weitere wesentliche Einflussgröße für unsere Produktqualität und v.a. auch für unsere Pünktlichkeit dar.

Ausbau Infrastruktur

Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Netzkapazität deutlich erhöht werden. Die Strategie Starke Schiene sieht für den Personen- und Güterverkehr zusammengenommen eine Steigerung der Betriebsleistung im Netz um rund 350 Mio. Trkm und damit um mehr als 30 % vor. Das Wachstum wird nach vorliegenden Prognosen überproportional auf den heute schon hoch ausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Parallel zum Ausbau der Infrastruktur besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase eine hohe Zuverlässigkeit und Kapazität des Netzes sicherzustellen. Eine hohe Leistungsfähigkeit und das Wachstum im Netz können nur gemeinsam mit dem Bund erreicht werden. Mit der LuFV III 237 wird die Finanzierung des Bestandsnetzes gewährleistet. Für die Steigerung der Kapazität des Netzes und die Ermöglichung einer Erhöhung der Betriebsleistung gibt es drei wesentliche Hebel:

- **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen 119ff. ist ein wesentlicher Faktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier schaffen wir ein Potenzial von zusätzlichen 180 Mio. Trkm und damit die Voraussetzung für Mehrverkehr auf Korridoren und für neue Angebotskonzepte. Notwendige Projekte hierfür sind im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans des Bundes enthalten und werden sukzessive umgesetzt. Zusätzliche Maßnahmen, wie z.B. weitere Ausbauten zur Ermöglichung des Deutschland-Takts oder Streckenausbauten im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes, ergänzen diese Vorhaben. Daneben sind auch kleine und mittlere Maßnahmen ein wesentlicher Hebel für Robustheit und Wachstum.
- **Digitale Schiene Deutschland (DSD):** Mit dem flächendeckenden Ausrollen der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) in Verbindung mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie dem digitalen Bahnbetrieb heben wir ein Potenzial von zusätzlichen 100 Mio. Trkm – ohne neue Gleise zu bauen. DSD 64f. beinhaltet die Fertigstellung laufender ETCS-Projekte, die Umsetzung des sog. Starterpakets und den industrialisierten Flächenrollout. Das Programm erhöht – neben der Kapazität – die Zuverlässigkeit, Produktivität und Interoperabilität der Eisenbahn in Deutschland und Europa.
- **Kapazitätsmanagement und kapazitätsschonendes Bauen:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen werden wir die Betriebsleistung um nochmals 70 Mio. Trkm steigern können. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein ver-

bessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kapazitätsschonende Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. Mit der LuFV III ist seit 2020 erstmals ein Budget für kapazitätsschonendes Bauen vorgesehen, um zukünftig für weniger Einschränkungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sorgen.

Ausbau Flotte und Werke

Für eine starke Schiene bauen wir unsere Instandhaltungswerke aus und investieren in neue Züge. Zusätzlich investieren wir in die Modernisierung unserer Fahrzeuge. Wir wollen unsere Fahrzeugverfügbarkeit weiter ausbauen.

Bis Ende 2030 investieren wir knapp 2 Mrd. € in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und Intercity-Züge. Größere Hallen, erweiterte Werkstätten und Lager sowie neue Wartungseinrichtungen sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können.

Um die Fahrzeugverfügbarkeit weiter zu steigern und zusätzliche Kapazitäten in den Werken zu schaffen, werden auch die Digitalisierung und Automatisierung weiter vorangetrieben. Innovative Technologien werden in einzelnen Werken pilotiert und sukzessive auf andere Standorte ausgeweitet. Im Fokus liegt die Optimierung der Instandhaltung unserer fahrzeugstärksten Flotte (ICE 4), um durch kürzere Standzeiten unsere Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen.

Neben unseren Werken investieren wir in unsere Fahrzeuge. Bis Ende 2026 wird sich die Fernverkehrsflotte auf über 420 ICE-Züge vergrößern. Dazu gehören dann 137 ICE-4-Züge. Unsere erste Teilflotte der zwölfteiligen ICE-4-Züge ist komplett ausgeliefert. Darüber hinaus sind 19 siebenteilige und 21 13-teilige ICE-4-Züge in unserem Bestand. Rund alle drei Wochen erhalten wir einen neuen 13-teiligen ICE 4.



102-4
102-6



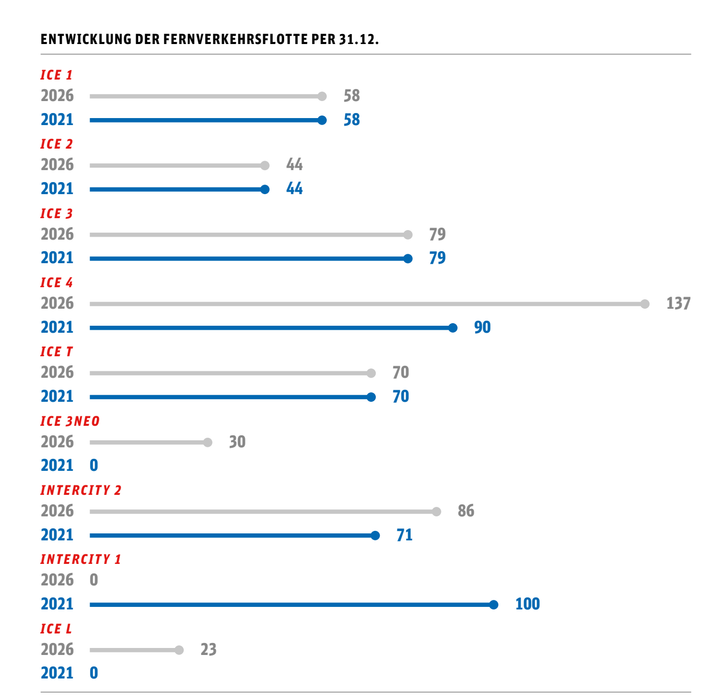
INSTANDHALTUNGSWERKE VON DB FERNVERKEHR UND AUSBAUPLANUNG

Werk	Baubeginn	Fertigstellung	Investitionen in Mio. €
Hamburg-Eidelstedt	2019	2027	187
Hannover	2023	2024	136
Dortmund (geplant)	2025	2027	402
Köln	2023	2024	34
Darmstadt	2024	2026	46
Haltingen	2025	2026	35
Basel	2018	2020	13
Hamburg-Langenfelde	2018	2028	144
Stralsund	2019	2020	23
Berlin	2017	2026	403
Cottbus[1)]	2022	2027	1.000
Frankfurt am Main	2022	2030	62
Nürnberg (geplant)	2025	2028	418
München	2021	2023	23

Hamburg, Stralsund, Hannover, Berlin, Cottbus, Dortmund, Köln, Frankfurt am Main, Darmstadt, Nürnberg, Haltingen, München, Basel

€ Investitionen in Mio. € | Baubeginn | Fertigstellung

1) Instandhaltungswerk der DB Fahrzeuginstandhaltung für die Instandhaltung von Hochgeschwindigkeitszügen.



Ab 2022 werden sukzessive die ersten der 73 neuen Hochgeschwindigkeitszüge ICE 3neo 164 ausgeliefert. Zusätzlich erhalten wir 23 ICE L, die sukzessive die bestehende Eurocity-Flotte ersetzen werden, sowie weitere Intercity 2.

Langfristig erfolgt die Vergrößerung der Fahrzeugflotte von DB Fernverkehr um rund 25 % auf bis zu 600 Züge. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge werden betriebliche Dispositionsspielräume geschaffen, um so auf unvorhergesehene Störungen im Bahnbetrieb besser reagieren zu können.

Zudem läuft die Modernisierung von über 100 Zügen der ICE-1- und ICE-3-Flotte zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort an Bord. Auch für den ICE T sind zur Stabilisierung der technischen Anlagen mehrere Maßnahmen in der Umsetzung. Hierzu zählen bspw. die Verbesserung von Antriebskomponenten zur Verfügbarkeitssteigerung sowie die Umrüstung auf ETCS Baseline 3, um den Einsatz auf entsprechenden Streckennetzen zu ermöglichen. Ab 2022 startet ein Modernisierungsprogramm, in dem auch der Innenbereich des ICE T modernisiert wird. Bestandteil der Modernisierung ist u.a. die Erneuerung der Sitzbezüge sowie der WC-Anlagen.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starken Schiene bei DB Regio wird eine signifikante Erhöhung der Reisendenzahlen angestrebt. In diesem Zusammenhang bedarf es einer Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um bis zu 30 % bis 2030. Die zusätzliche Nachfrage werden wir sowohl durch eine mittelfristig erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsaufbau der Fahrzeugflotte bedienen.

Auch im Regionalverkehr investieren wir weiter in unsere Flotte und unsere Werke. In den nächsten Jahren erfolgen umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen der S-Bahnen Berlin, Hamburg, Stuttgart und München. Neben einer Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und des Komforts der Fahrzeuge ermöglichen wir dadurch auch eine höhere Auslastung.

Für die Verkehrsverträge S-Bahnen Berlin, Hamburg, Rhein-Main und Stuttgart ist mit den Aufgabenträgern bis Ende 2024 eine Erweiterung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen werden zur Bedienung der Mehrleistungen weitere ein- oder mehrstöckige Triebzüge beschafft. Zur Erhöhung der Zugkapazitäten im bestehenden Streckennetz werden Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet. So werden erstmals ab 2023 die Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart mit dieser Technik ausgestattet. Ab 2024 folgt dann die Ausrüstung der Fahrzeuge der S-Bahn Hamburg.

Zur Erhaltung und Erweiterung der Instandhaltungskapazitäten in den nächsten Jahren wird auch im Regionalverkehr in die Werkstattinfrastruktur investiert. Schwerpunkte bilden hierbei bis 2025 die Werkstätten für die S-Bahnen in Berlin, Freiburg, Ludwigshafen, München und Tübingen.

Starke-Schiene-Ziele

TCFD

Jedem Ausbaustein der Starken Schiene liegen konkrete Maßnahmen zugrunde. Für die operative Steuerung wurde je Ausbaustein ein:e Bauleiter:in mit Verantwortung für die Ausgestaltung der Maßnahmen sowie deren operative Umsetzung gegenüber dem Vorstand benannt. Die Ausbausteine wurden in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns verankert. Den Zielbeitrag steuern wir mit Key Performance Indicators. Diese Messung erfolgt kontinuierlich und wird in der Starke-Schiene-Sitzung, einem eigens dafür geschaffenen Gremium, unter Aufsicht des Vorstands und der Vorsitzenden der Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn gesteuert und gemonitort.

Die Basis sind die verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

- Verdopplung der Reisenden im Schienenpersonenverkehr,
- Marktanteil der Schiene von 18 % auf 25 % im Güterverkehr steigern und
- Bahnstrom aus 100 % erneuerbaren Energien gewinnen bis 2038.

Wir verfolgen die Zielerreichung der Strategie Starke Schiene anhand von insgesamt zehn DB-spezifischen Zielgrößen. Oberstes Ziel ist dabei unser Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussieren wir uns gleichermaßen auf Wachstum im Schienenpersonen- wie Schienengüterverkehr.




TOP-ZIELE DER STRATEGIE STARKE SCHIENE

WAS WOLLEN WIR ERREICHEN?	WIE MESSEN WIR DAS?	WAS TUN WIR DAFÜR?
VERKEHRSVERLAGERUNG		
Verdopplung der Reisendenzahl im Fernverkehr	260 Mio. Reisende bei DB Fernverkehr (+100 % bezogen auf das Jahr 2015)	– Einführung Deutschland-Takt – mehr Bahn für Metropolen und Regionen durch zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. – Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Ausbau der Bahnhöfe.
Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr	+1 Mrd. Reisende im Nahverkehr (bezogen auf das Jahr 2015), davon 0,7 Mrd. bei DB Regio Schiene und 0,3 Mrd. im Bereich New Mobility	– Zuverlässigere, schnellere und häufigere Verbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie. – Ausbau der Bahnhöfe.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	+70 % Verkehrsleistung bei DB Cargo (Deutschland) (bezogen auf das Jahr 2015)	– Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot von Schienenlogistiklösungen. – Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs. – Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemlokomotiven, Güterwagen sowie Automatisierung und Digitalisierung. – Wachstum auf europäischen Top-Korridoren durch länderübergreifende Steuerung von Verkehren mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen.
Erhöhung der Kapazität im Schienennetz	+>30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf das Jahr 2015)	– Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzeption 2030 und den Deutschland-Takt. – Vorantreiben der Digitalisierung des Netzes, z.B. durch den Flächenrollout von ETCS, digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb. – Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur.
KUNDE		
Erhöhung der Kundenzufriedenheit	>80 ZI bei DB Fernverkehr >75 ZI bei DB Regio >70 ZI bei DB Cargo	– Verbesserung des Kundenerlebnisses durch Ausweitung von digitalen und persönlichen Services und (Reisenden-)Informationen. – Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen durch mehr Sauberkeit und Sicherheit sowie Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	>85 % bei DB Fernverkehr >95 % bei DB Regio >77 % bei DB Cargo	– Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, u.a. durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen. – Optimierung des Baustellenmanagements. – Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, u.a. durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten. – Einführung unterstützender Systeme, u.a. Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen.
MITARBEITENDE		
Ausbau der Mitarbeitenden-zufriedenheit	3,8 ZI	– Verankerung des »Kompasses für ein Starkes Miteinander«. – Beteiligung der Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden«. – Entwicklung moderner Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, u.a. Integration von Corona-Erkenntnissen. – Fortführung der Mitarbeitendenbefragung und Einführung eines Kultur-Barometers sowie Start von Miteinander-Werkstätten.
KLIMA		
Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland	100 % Grünstrom bis 2038	– Ersatz auslaufender Kraftwerksverträge durch erneuerbare Energien. – Ausbau und Digitalisierung des Bahnstromnetzes zur Einspeisung zunehmend volatilerer Energiequellen.
WIRTSCHAFTLICHKEIT		
Rendite oberhalb der Kapitalkosten	ROCE ≥ 6,5 %	– Umsetzung aller zur Realisierung der Starken Schiene notwendigen Investitionen und Ausgaben. – Gegensteuerung zum Ausgleich eines wesentlichen Teils der Corona-Schäden. – Vereinfachung und Verschlankung von Strukturen und Prozessen und (Neu-)Ausrichtung am Kundennutzen.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität	Tilgungsdeckung ≥ 20 %	– Verbesserung der Ergebnissituation. – Anpassungen im Konzernportfolio.



PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG



Mit dem Zug zum Flug

△ Lufthansa und DB-Konzern optimieren ihre gemeinsamen Angebote für den Zug zum Flug. Das Lufthansa Express Rail-Netz wird um fünf Städte erweitert, seit Dezember 2021 fahren Sprinterzüge auch zum Flughafen Frankfurt. Mit dieser Produktoffensive setzen wir und Lufthansa einen neuen Standard bei der umweltfreundlichen Vernetzung der Verkehrsträger. Die neuen Sprinterverbindungen vernetzen den größten deutschen Flughafen noch enger mit der Schiene. Reisen mit der Bahn wird schneller und komfortabler.



Neue XXL-ICE im Einsatz

△ Erstmals geht der neue XXL-ICE mit Platz für über 900 Fahrgäste in den regelmäßigen Einsatz. Der XXL-ICE fährt von Hamburg via Hannover und Frankfurt am Main bis in die Schweiz – nach Basel, Zürich und Chur. Auch auf der Route Hamburg—Dortmund—Köln—Frankfurt Flughafen—Stuttgart—München sind die 374 Meter langen Züge unterwegs. Die ICE-4-Flotte wird zudem schneller: Seit August 2021 fahren die ersten Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h. Bislang sind es 250 km/h.

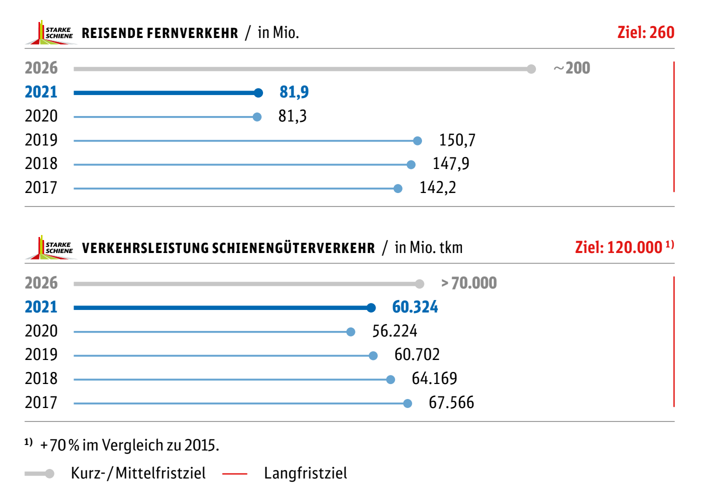
▽ Seit Juni 2021 können Kund:innen im Fall einer Verspätung mit einem online oder mobil gekauften Ticket ihre Entschädigung digital über ihr Kundenkonto geltend machen. Die meisten Daten sind voreingestellt und so müssen keine Zugnummern mehr herausgesucht oder Fahrkarten eingereicht werden.

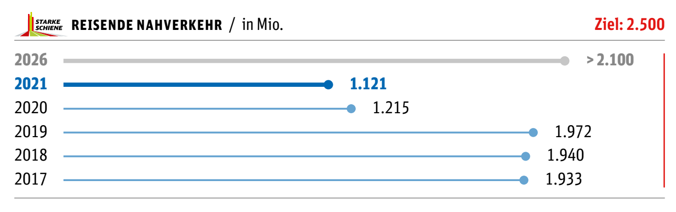
Vereinfachung durch Digitalisierung

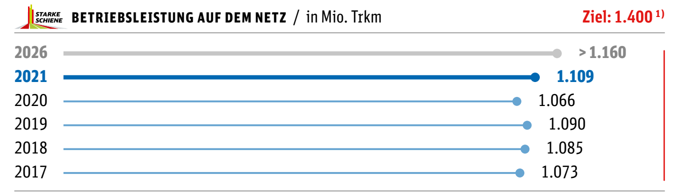


Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)

VERKEHRSVERLAGERUNG





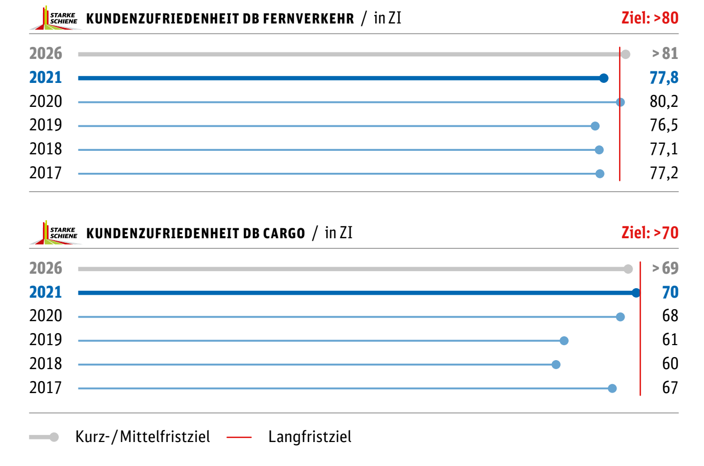


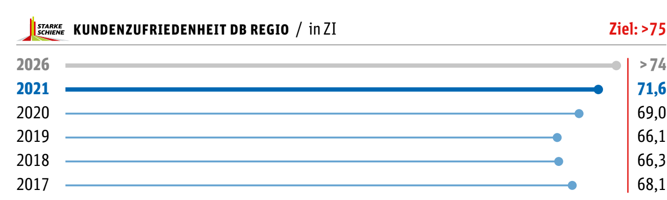
1) +70 % im Vergleich zu 2015.

1) +>30 % im Vergleich zu 2015.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

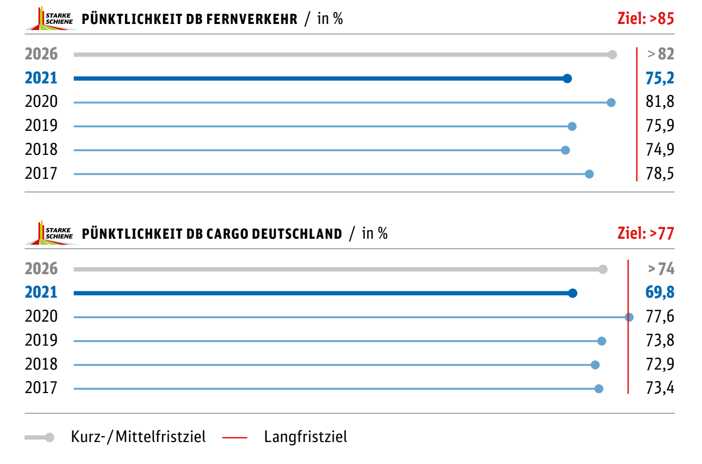
KUNDEN

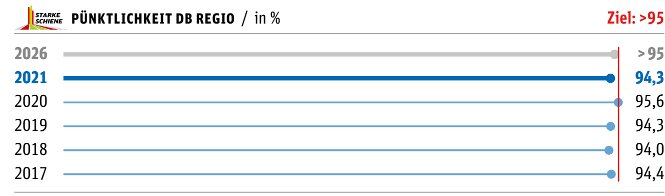




Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

PÜNKTLICHKEIT





Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel




Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

103-1
103-2
103-3
Die Verbesserung der Pünktlichkeit stellt für uns den wichtigsten Hebel zur Steigerung der Produktqualität dar. Die interne Steuerung der Pünktlichkeit erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl Verspätungsfälle) und wird zukünftig um weitere Kennzahlen, die die Netzauslastung mitberücksichtigen, erweitert. Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist-Ankunftszeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wird. Die Ankunft der planmäßigen bzw. der bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Bei DB Regio Bus werden zudem auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet. Die Zahlen werden täglich erfasst und zusammen mit den aktuellen Störungen (Lost Units) sowie weiteren Steuerungskennzahlen den Führungskräften und Mitarbeitenden online zur Verfügung gestellt, sodass Steuerungsmaßnahmen ergriffen werden können. Außerdem werden die Pünktlichkeitswerte mitsamt den dazugehörigen Indikatoren regelmäßig aufbereitet und mit dem Vorstand die aktuellen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe abgeleitet. Die Pünktlichkeit ist einer der wesentlichen Indikatoren für die Produktqualität im Rahmen der Strategie Starke Schiene 52ff. und fließt mit in die Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im DB-Konzern ein.

Zu den weiteren wichtigen Hebeln zur Steigerung der Produktqualität zählen der Einsatz moderner Fahrzeuge, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten. Aus diesem Grund investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur 54ff. und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und Branchenpartnern. Intensiv werden hierbei die Chancen der Digitalisierung genutzt. Die Initiativen zur Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit sind wichtiger Bestandteil des Umsetzungsprogramms für unsere Strategie.

Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der Digitalisierung 62ff. maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir arbeiten intensiv an der Erbringung unserer Basisleistung und konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Unseren Kund:innen bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, unsere Produkte zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kund:innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen und die Effizienz unserer Prozesse steigern. Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht unserer Kund:innen zu beurteilen, nutzen wir unmittelbare Indikatoren wie Umsatz und Reisendenzahlen. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kund:innenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Entwicklung im Berichtsjahr

KUNDENZUFRIEDENHEIT / in ZI	2021	2020	2019
DB Fernverkehr	77,8	80,2	76,5
DB Regio (Schiene)	71,6	69,0	66,1
DB Regio (Bus) [1]	75	71	73
DB Cargo	70	68	61
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	73	72	69
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	77	80	78
DB Schenker	68	74	71

[1] Methodenänderung ab 2020.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist für uns von großer Bedeutung. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Details zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel Entwicklung der Geschäftsfelder 99ff.

PÜNKTLICHKEIT

Entwicklung im Berichtsjahr

PÜNKTLICHKEIT / in %	2021	2020	2019
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,7	95,1	93,7
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	93,8	95,2	93,9
DB Fernverkehr	75,2	81,8	75,9
DB Regio	94,3	95,6	94,3
DB Cargo (Deutschland)	69,8	77,6	73,8
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) [1]	93,5	92,3	87,6
DB Regio (Bus)	83,9	83,4	81,6
DB Cargo	69,5	76,9	74,0

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Die Ankunft der planmäßigen bzw. bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.
[1] Methodenänderung in der Sparte UK Trains in 2021 mit rückwirkender Anpassung in den Vorjahren.




Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag 2021 unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Effekts durch die coronabedingt niedrige Betriebsleistung in 2020.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. bei den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen beschlossen, die zu einer Qualitätssteigerung in den kommenden Jahren beitragen soll.
- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf geführt: der massive Wintereinbruch im Februar 2021, hohe Temperaturen im Juni 2021, die schweren Hochwasser im Juli 2021 38 sowie Sturmtiefs im Oktober 2021.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der GDL 38.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen

Der DB-Konzern hat auch 2021 eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, um das Störniveau bei Fahrzeugen und Netzanlagen zu senken, da daraus direkte Auswirkungen auf die Pünktlichkeit resultieren. Hierdurch konnte die Anzahl der primären Störungen gesenkt werden. Die Auswirkung einer einzelnen primären Störung hängt stark von der Netzauslastung ab. Je enger befahren ein Netzabschnitt ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass durch eine Störung gleich mehrere Züge betroffen sind. Durch die Steigerung der Trassennachfrage und die umfangreichen Bauaktivitäten in der Infrastruktur ist die Auslastung des Netzes so stark gestiegen, dass trotz eines geringeren Störniveaus die Staueffekte stark zugenommen haben. Dies führte dazu, dass die Pünktlichkeitsziele verfehlt wurden. Als Ergebnis aus dieser Entwicklung werden neben der weiteren Verbesserung des Störniveaus auch zunehmend Maßnahmen mit Fokus auf eine bessere Auslastungssteuerung erarbeitet und umgesetzt.

MASSNAHMEN IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Um die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen, ist ein signifikantes Wachstum im Schienengüterverkehr unerlässlich. 2021 wurden Maßnahmen mit kurz- und mittelfristiger Wirkung auf die Qualität und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr erarbeitet. So wurde bspw. entschieden, einen zusätzlichen Plankorridor mit seinen Steuerungselementen zur Steigerung der Pünktlichkeit auf dem für den Schienengüterverkehr wichtigen Rail Freight Corridor (RFC) 1 zwischen Rotterdam und Genua zu pilotieren. Darüber hinaus erfolgt seit dem zweiten Halbjahr 2021 eine intensivierte internationale Abstimmung von Baumaßnahmen, um die negativen Einflüsse auf den Schienengüterverkehr zu reduzieren. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde begonnen und teilweise bereits abgeschlossen. Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und erforderlichenfalls Gegensteuerungsmaßnahmen und Weiterentwicklungen abgeleitet. Zudem wurden zusätzliche Schwerpunkte des Schienengüterverkehrs sowohl reaktiv (Störfälle) als auch präventiv (drohende Risiken) geprüft (z.B. grenzüberschreitende Güterverkehre, Zugvorbereitung in Rangierbahnhöfen und Fahrplanungen Güterverkehr in Baumaßnahmen) und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

AUSBAU PROGNOSEKOMPETENZ

Wir bauen unsere Kompetenz im Bereich der Prognose von Qualitätskennzahlen aus, mit dem Ziel, pünktlichkeitsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zu ergreifen. Im Fokus steht dabei der mittelfristige Planungshorizont. Es wird aufgezeigt, inwiefern die geplanten Qualitätsmaßnahmen ausreichen, um unsere Pünktlichkeitsziele zu erreichen. Die Modelle für die unterjährige Pünktlichkeitsprognose wurden 2021 kontinuierlich erweitert, sodass sie maßgebliche Treiber wie Wetterentwicklungen, die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Infrastrukturthemen und die Auslastung unserer Produkte besser berücksichtigen.

OPTIMIERUNG DER S-BAHN-SYSTEME

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Sie werden in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern haben – bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung. Insbesondere soll die Pünktlichkeit in den nächsten fünf Jahren deutlich gesteigert und zugleich sollen Zugausfälle verringert werden. Hierfür wurde das Programm Starke S-Bahn gestartet, mit dem Ziel, die Voraussetzungen für hochperformante S-Bahn-Systeme zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erprobte Ansätze, wie z.B. die Verhinderung von Gleisübertritten bei der S-Bahn München, als Standards für die Metropolen umgesetzt.

Im Fokus des Programms Starke S-Bahn stehen die Kernressourcen der S-Bahn-Systeme, insbesondere die Fahrwege, die Bahnsteige, die Fahrzeuge, die Systemtechnologien und nicht zuletzt unser Personal. Damit die Betriebsqualität verbessert werden kann, sollen die Kernprozesse der Bahnproduktion, v.a. die Planung und Steuerung, die Durchführung und die Instandhaltung, gestärkt werden. Hier fließen auch die Erfahrungen, die 2020 gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein. So werden z.B. Erkenntnisse aus der reduzierten Reisendenzahl genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach der Corona-Pandemie abzuleiten, wie z.B. die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen. Diese Aktivitäten unterstützen dabei, dass die Pünktlichkeitsziele für die S-Bahnen erreicht werden.

ARBEIT DER LAGEZENTREN

- **Lagezentrum Bau:** 2021 wurden kaskadierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplanerischen Engpässen sowie Extremwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung in 2021 dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitiger Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitiger in eine gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonenfernverkehr trotz zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen eingehalten werden konnte.
- **Lagezentrum Pünktlichkeit:** Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und Risiko Radar Bau. Das Frühwarnsystem wurde 2021 um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Dazu gehört u.a. die Entwicklung einer Vier-Monats-Bauvorschau für den Rail Freight Corridor 1 zwischen Rotterdam und Genua.

Digitalisierung

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Fokus auf Digitalisierung und Technik

Unsere Digital- und Technikstrategie ist darauf ausgerichtet, bis 2030 ein hochintelligentes Mobilitätsnetzwerk zu entwickeln – vernetzt, automatisiert und kundenzentriert. Reisen sollen sich in Zukunft praktisch »wie von selbst« planen und bei Abweichungen in Echtzeit an veränderte Gegebenheiten anpassen. Dafür müssen unsere Digitalisierungsprozesse als intelligentes Gesamtsystem verstanden und gestaltet werden – eine langfristige Entwicklung, bei der sich drei Kernaufgaben der Starken Schiene benennen lassen:

- vollständige Vernetzung,
- selbstorganisierte Entwicklung und
- die einfachere Nutzung des Mobilitätsangebots für Kund:innen.

In sechs Ausbaufeldern sind Digitalisierung und Technik der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene 52ff.:

- Der digitale Bahnbetrieb macht uns robuster, z.B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition.
- Die digitale Instandhaltung macht uns schlagkräftiger, z.B. durch Echtzeittransparenz und vorausschauende Planung.
- Das digitale Kundenerlebnis macht uns moderner, z.B. durch effizientere Reiseketten und intuitive Buchungsmöglichkeiten.
- Die hochverfügbare Bahntechnik macht uns robuster – durch eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen.
- Die flexible Bahntechnik macht uns schlagkräftiger, z.B. durch eine flächendeckende Modernisierung von Flotte und Infrastruktur.
- Die grüne Bahntechnik macht uns moderner, z.B. durch einen emissionsfreien und umweltfreundlichen Bahnbetrieb.

All diese Vorhaben tragen zur nachhaltigen Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität bei. Für die Umsetzung der Digital- und Technikstrategie braucht es zudem eine Kultur, die Ideen und Pläne für eine neue Arbeitswelt unterstützt und Begeisterung für neue Technologien und Formen des (Zusammen-)Arbeitens fördert.

Die IT-Infrastruktur ist die Basis für die Entwicklung der Digitalisierung. Das Konzept einer digitalen Infrastruktur für die Starke Schiene besteht aus fünf Elementen:

- **Konnektivität:** ist die wichtigste Grundlage für den Datentransfer und -austausch, denn die Starke Schiene braucht Highspeed-Kommunikation.
- **Cloud-Services:** Mithilfe von Cloud-Services werden IT-Dienstleistungen dynamisch, nach Bedarf und skalierbar zur Verfügung gestellt, denn die Starke Schiene braucht elastische IT-Ressourcen.
- **Cybersecurity:** Der Bereich wird weiter professionalisiert, denn nur eine sichere Schiene ist eine starke Schiene. Cybersecurity bedeutet: umfassender Schutz aller (digitalen) Assets, Systeme, Daten und Prozesse.
- **Entwicklungsplattformen:** Unsere Entwicklungsplattformen bieten modulare Services zur Beschleunigung der Softwareentwicklung.
- **Datenmanagement:** Im Bereich Datenmanagement ist das Ziel, Werkzeuge und Standards für die übergreifende Nutzung aller Daten im Konzern bereitzustellen.

Bis 2030 sollen die Mobilitätssysteme gelernt haben, selbstständig zu erkennen, zu berechnen und zu vernetzen – und damit alles permanent auf aktuellem Stand zu halten. Den Takt dafür bestimmt künstliche Intelligenz (KI), indem sie ein neuartiges Kapazitätsmanagement ermöglicht, Barrieren beseitigt und Anforderungen erfüllt, bevor diese überhaupt erkannt und formuliert werden. Die Fahrzeuge fahren hoch automatisiert, kommunizieren miteinander, updaten sich eigenständig und melden mögliche Defekte, noch bevor sie auftreten, mit neuer Sensorik, Drohnen und Robotern.

DB Data Intelligence Center

Unser Data Intelligence Center (DICe) arbeitet an der Realisierung eines konzernweit standardisierten Datenmanagements und der innovativen Nutzung dieser Daten durch KI. Hierfür führt das DICe das Data Council als konzernweites Gremium für Daten und KI. Es schafft die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, um Daten rechtssicher verfügbar und nutzbar zu machen.

- Das House of Data macht unsere Daten durch den DB Datenkatalog auffindbar und mittels eines modernen, automatisierten Prozesses nutzbar. Grundlage hierfür bildet eine einheitliche Data Governance mit klaren Rollen und Verantwortlichkeiten.
- Das House of Artificial Intelligence nutzt die vorhandenen Daten für innovative Projekte zur Optimierung unserer Kernkompetenzen mit Fokus auf Kund:innen und Mitarbeitende.
- Das House of 3C (Communication, Community und Change) widmet sich der Kommunikation und dem Veränderungsmanagement, um Daten- und KI-Projekte nachhaltig in der Organisation zu verankern und die Mitarbeitenden bei der Prozessintegration zu begleiten.

ÖKOSYSTEME UND PARTNERSCHAFTEN

Die Digitalisierung und der globale Wettbewerb sorgen für veränderte Marktbedingungen: Aufgrund stark verkürzter Innovationszyklen entwickeln sich neue Märkte schneller und der Innovationsdruck auf etablierte Marktteilnehmer steigt. Um in diesem Umfeld Wachstumspotenziale zu erschließen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist die Transformation zu einem ökosystemorientierten Unternehmen erforderlich. Der DB-Konzern öffnet sich deshalb für mehr Innovation durch Partnerschaften und baut systematisch Kooperationen auf. Die ersten Partnerschaften werden in den folgenden vier Bereichen etabliert:

- **Production Tech:** Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine Steigerung der Effizienz und Effektivität von Betriebsabläufen. Dadurch können u.a. Kapazitätssteigerungen, eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Zügen sowie Kosteneinsparungen im Systemverbund Bahn realisiert werden. Entsprechend der Strategie Starke Schiene steht diese Ökosystem-Einheit aktuell besonders im Fokus.
- **Sustainability Tech:** Partnerschaften zur Entwicklung von innovativen, ökologischen und kundenorientierten Lösungen insbesondere in den Bereichen Klimaschutz und Treibhausgasemissionen.
- **Logistics:** Innovative, wertorientierte Zielbilder und wettbewerbsfähige Wertschöpfungsketten bedürfen auch im Bereich Transport und Logistik integrierter Lösungen mit Partnern.
- **New Mobility:** NeMo 137 f. steht für einen starken öffentlichen Verkehr: klimafreundlich, überall und einfach. Die Einheit mit ihren New-Mobility-Unternehmen bietet zusammen mit dem klassischen Personenverkehr integrierte Mobilität aus einer Hand für Besteller und Kommunen.

DIGITALE TRANSFORMATION

Im Zentrum der digitalen Transformation steht v.a. die Einbindung und die Befähigung von Mitarbeitenden durch Trainings, neue Arbeitsmethoden und agile Strukturen. 2021 wurde auf den Ausbau digitaler Kompetenzen fokussiert.

- Mit der DB Digital Base in Berlin haben wir einen zentralen Ort für Digitalisierung im DB-Konzern geschaffen. Hier stehen Führungskräften und Mitarbeitenden Veranstaltungs- und Workshopangebote zu digitalen Themen kostenlos zur Verfügung.



- Um die Ziele der Starken Schiene zu erreichen, wollen wir digitale Geschäftsmodelle für den DB-Konzern realisieren. 2021 hat DB Intrapreneurs für zwei Projektteams einen Produkt-Markt-Fit validiert und sie als interne Gründung an die DB Bahnbau übergeben.
- 2021 wurde die Digital Transformation Academy zum Aufbau digitaler Kompetenzen entwickelt. Mehr als 80 Teilnehmende aus sieben Geschäftsfeldern wurden mit Kompetenzen des agilen Arbeitens und der agilen Produktentwicklung befähigt.
- Seit Anfang 2018 fördern wir mit dem Traineeprogramm Digitalisierung unseren digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und bauen digitale Kompetenzen für den DB-Konzern auf.
- Die Deutsche Bahn Digital Ventures ist unser Corporate-Venture-Capital-Arm, der in innovative Geschäftsmodelle investiert. Die Suchfelder leiten sich aus der Strategie Starke Schiene sowie unserer Digital- und Technikstrategie ab. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Marktveränderungskraft von Start-ups und Technologiepartnerschaften und ihrer Fähigkeit, zukunftsweisende Kunden- bzw. Industrielösungen zu etablieren.
- Die DB mindbox arbeitet als Start-up-Hub und Innovationstreiber eng mit Geschäftsfeldern und Start-ups zusammen, um innovative Technologien und digitale Anwendungen in den DB-Konzern zu tragen. Durch verschiedene Start-up-Programme und Open-Data-Initiativen werden innovative Lösungen von Start-ups an die Bedarfe des DB-Konzerns angepasst und live vertestet. Mehr als 190 Start-ups haben bereits am Förderprogramm teilgenommen. Für rund 60 % der Start-ups ging es nach der DB mindbox im Rahmen von Folgekooperationen weiter, an konkreten Produkten und Neuerungen zu arbeiten.

NEUE DIGITALISIERUNGSPROJEKTE UND -KONZEPTE

Künstliche Intelligenz im Bahnbetrieb

- Bei der S-Bahn Stuttgart unterstützt KI die Disponent:innen dabei, den Verkehr im Störungsfall möglichst effizient zu steuern. Das sorgt für pünktlichere Züge und Entlastung auf stark befahrenen Strecken. Das KI-Tool wurde selbst entwickelt und wird sukzessive in weiteren S-Bahn-Netzen ausgerollt.
- In der Instandhaltung setzen wir KI zur visuellen Ermittlung von Schäden an ICEs ein. Diese Technologie wird künftig in mehreren ICE-Werken genutzt. Das Projekt ist auch auf Regional- und Güterzüge ausgeweitet worden.

Digitale Schiene Deutschland (DSD)

Unser Ziel ist ein attraktiverer Bahnverkehr mit mehr Kapazität in einer höheren Qualität, und das ohne zusätzliche Gleise. Basis hierfür ist die Erstellung einer digitalen Plattform für das Bahnsystem über die Ausrüstung mit digitalen Stellwerken (DSTW) grün Nr. 145 und dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS). Auf dieser Plattform setzen dann neue Technologien auf, die den Bahnbetrieb der Zukunft ermöglichen.

Nach der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses zur Umsetzung des DSD-Flächenrollouts mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und dem Verband der Bahnindustrie (VDB), gefolgt von der Unterzeichnung einer Absichtserklärung im September 2020, sind wir auf dem Weg, den DSD-Rollout beschleunigt realisieren zu können. Eine vollständige Ausrüstung des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ist bis 2035 möglich. Dafür sind neben der Sicherstellung der Finanzierung (für die Infrastruktur- und Fahrzeugausrüstung) u.a. serienreife Technik, optimierte Prozesse für Planung, Realisierung und Inbetriebnahme, ausreichende Funkkapazität und die Sicherstellung von Personalressourcen erforderlich. Die Umsetzung wird in einem DSD-Projekt gemeinsam mit Bund und Sektor in fünf regelmäßigen Arbeitskreisen diskutiert.

Im Rahmen des Starterpakets 2020 hat die konkrete Planung und Installation von ETCS und Digitalen Stellwerken (DSTW) im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien—Mittelmeer begonnen. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie bekommen. Für die korrespondierende Fahrzeugumrüstung hat das BMDV Anfang 2021 eine Fahrzeugförderrichtlinie für die betroffenen Fahrzeuge im DKS veröffentlicht und Mittel im Haushalt bereitgestellt.

Zur Beschleunigung der Umstellung von Stellwerkstechnik auf DSTW hat der Bund für ein Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel i.H.v. 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung gestellt. In insgesamt sieben Projekten wird die vorhandene Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne und digitale Stellwerkselemente ersetzt. Mit dem Programm werden gemeinsam mit der Bahnindustrie neue Prozesse und Technologien für die Flächenausrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht:

- Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg wurde zum ITS-Weltkongress im Oktober 2021 der hoch automatisierte Bahnbetrieb auf Basis von Automatic Train Operation (ATO) und ETCS demonstriert. Vier Bestandsfahrzeuge der S-Bahn Hamburg wurden mit digitaler Technik ausgestattet und 23 km Strecke hochgerüstet. Zudem wurde zum ITS-Weltkongress im Bahnhof Bergedorf in Hamburg die voll automatisierte Rangierfahrt demonstriert. Derzeit erfolgen Schulungen und Qualifizierungen weiterer Triebfahrzeugführer:innen. Ab April 2022 sind der Start der ATO- und ETCS-Fahrten im täglichen Fahrgastbetrieb vorgesehen.
- Im Kooperationsprojekt Sensors4Rail haben wir mit unseren Projektpartnern Siemens Mobility, Bosch Engineering, ibeo automotive und HERE Technologies einen weiteren Zug der S-Bahn Hamburg mit hochmoderner Sensorik ausgestattet. Die 14 Sensoren erfassen durch Radar-, Lidar- und Kamerasysteme Informationen über das Umfeld des Zuges. Der Abgleich der Sensorinformation mit einer digitalen Karte erlaubt eine präzise Ortung des Fahrzeugs. Auf Basis dieser Daten können Züge zukünftig optimal gesteuert werden und in kürzeren Abständen fahren. Dadurch kann die Kapazität des Netzes erhöht werden. Auf dem ITS-Weltkongress wurde das Projekt Sensors4Rail erstmalig auf der S-Bahn-Linie S21 zwischen den Stationen Bergedorf und Hamburg Dammtor erlebbar gemacht. Von 2022 bis 2023 wird die Technologie weiter im Dauerbetrieb erprobt und es werden Daten erhoben und Szenariotests zur Verbesserung der (KI-basierten) Funktionen durchgeführt.
- Im Digitalen Testfeld Bahn im Erzgebirge werden in Annaberg-Buchholz Weichen und Signale für die Erzgebirgsbahn bereits digital gestellt. Der Aufbau eines 5G-Testnetzes entlang des Streckenabschnitts Markersbach—Schlettau ergänzt das Testfeld. 2021 wurde der Aufbau einer Forschungsumgebung mit acht 5G-Funkmasten entlang der Strecke fertiggestellt und in Betrieb genommen. Zudem wurden verschiedene innovative Technologien rund um den neuen Bahnfunkstandard Future Railway Mobile Communication System (FRMCS)/5G für den Einsatz im Betrieb getestet. So wurden z.B. zusammen mit Ericsson und Rohde&Schwarz neuartige Antennentechnologien für das Bahnfunknetz der Zukunft erprobt. Erkenntnisse aus den Testreihen dienen dazu, die Funknetzplanung im Hinblick auf künftige digitale Bahnanwendungen zu optimieren.

Neue Vereinbarung zur Digitalkooperation

Vier Jahre nach dem Start der Digitalisierungskooperation zwischen der französischen Staatsbahn SNCF und dem DB-Konzern wurden weiterführende Schritte vereinbart, mit denen die Automatisierung des Bahnbetriebs vorangetrieben und Qualität, Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Schienenverkehrs erhöht werden sollen. Energiemanagement und Reduzierung des Kohlenstoffausstoßes gehören ebenfalls zu den Themenfeldern der Kooperation. Ziel ist, die Integration neuer Lösungen zu beschleunigen und die Anforderungen des europäischen Grünen Deals 49 zu erfüllen.

WIFI@DB

Wir haben mit unserem kostenlosen Internetangebot ein zusammenhängendes WLAN-Netzwerk WIFI@DB gestartet. 141 Bahnhöfe, alle DB Lounges, die komplette ICE-Flotte sowie erste Regionalzüge und Busse sind bereits angeschlossen. Wir bauen unsere WLAN-Infrastruktur kontinuierlich aus.

Highspeed für digitalen Bahnverkehr

Für den Ausbau unseres Glasfasernetzes entwickeln wir mit Partnern innovative Kabel. Widerstandsfähig gegen äußere Einflüsse, lassen sie sich leicht und schnell einbauen und können direkt in der Erde verlegt werden. So sorgen wir für weniger Baustellen und vermeiden zusätzliche Streckensperrungen. Die neuen Glasfaserkabel kommen erstmals bei der Odenwaldbahn zum Einsatz.

TCFD

GRÜNE TRANSFORMATION



Studie zu den Auswirkungen des Klimawandels



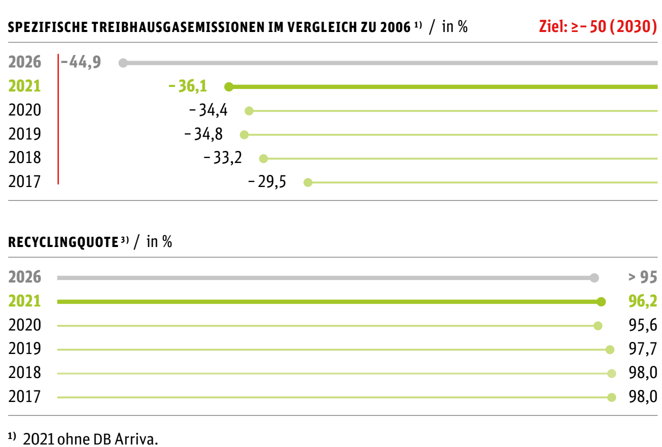
Klimaneutral bis 2040 – mehr Grün im Bahnstrom

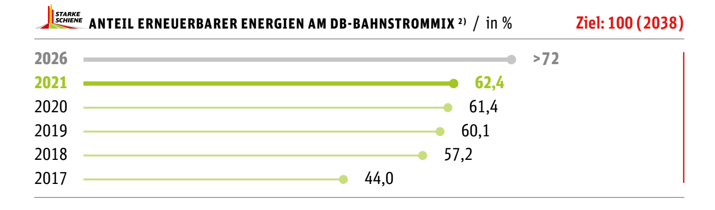
△ Das Ergebnis einer von uns beauftragten Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) ergab, dass es deutlich mehr Hitzetage und weniger kalte Winter sowie mehr Wetterextreme wie Starkregen und Hagel in Deutschland geben wird. Im Rahmen der Studie wurde untersucht, wie sich der Klimawandel bis 2060 in Deutschland auf das Wetter auswirken wird. Wir nutzen diese wissenschaftlichen Prognosedaten als Grundlage für die strategische Weiterentwicklung unseres Klimaresilienzmanagements mit konkreten Maßnahmen, um v.a. Schieneninfrastruktur, Fahrzeuge, Energieanlagen sowie Bahnhöfe noch besser gegen Klimafolgen zu wappnen.

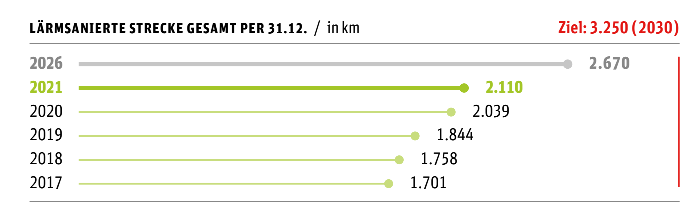
◁ Bis spätestens 2038 wollen wir unseren Bahnstrom zu 100 % aus erneuerbaren Energien beziehen, um unser Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden, zu erreichen. Im Mai 2021 ging der Solarstrompark in Gaarz bei Plau am See in Betrieb. DB Netze Energie bezieht nun jährlich rund 80 GWh Ökostrom und spart so im Vergleich zum Graustrombezug aus den 50-Hz-Märkten bis zu 40.000 t CO_2 p.a., bei Verdrängung eines Kohlekraftwerks sogar bis zu 60.000 t CO_2 p.a.

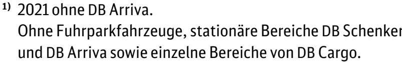
Kennzahlenübersicht

GRÜNE TRANSFORMATION









1) 2021 ohne DB Arriva.
Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche DB Schenker und DB Arriva sowie einzelne Bereiche von DB Cargo.
2) In Deutschland.

3) Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

TCFD

Grüne Transformation des DB-Konzerns

Nachhaltigkeit bedarf einer ganzheitlichen Herangehensweise. Wir stellen unsere nachhaltige ökologische Ausrichtung für den DB-Konzern mit der Grünen Transformation sicher. Sie ist deshalb auch in unserer Strategie Starke Schiene 52 ff. verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten. Um die Grüne Transformation voranzutreiben, haben wir vier umweltbezogene Handlungsfelder definiert: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz. Als DB-Konzern bekennen wir uns auch zu unserer sozialen Verantwortung und beziehen unsere Stakeholder in unser Handeln mit ein. Den Fokus legen wir u.a. bewusst auf Verantwortung für ein gutes Miteinander, Vielfalt sowie unsere historische Verantwortung. Dabei haben wir insbesondere die Menschen im Blick, die tagtäglich uns und unser Kerngeschäft prägen: unsere Mitarbeitenden, unsere Kund:innen, unsere Geschäftspartner und die Gesellschaft.

Das ist grün.

Die Umweltmarke »Das ist grün.« steht für die Umweltstrategie des DB-Konzerns, die Grüne Transformation sowie die über 150 dahinterliegenden Maßnahmen aus Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie in der sozialen Verantwortung. Die einzelnen Maßnahmen belegen, wie der DB-Konzern Nachhaltigkeit in der operativen Wertschöpfungskette fest verankert.

TCFD

Klimaschutz



MANAGEMENTANSATZ UND KLIMASCHUTZZIEL

103-1 103-2 103-3 305-5

Wir wollen Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Eine Verkehrsverlagerung ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands im Verkehrssektor. Denn der reibungsarme Rad-Schiene-Kontakt wird auch zukünftig in einem elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein.

2020 hat uns die Science-Based Targets Initiative (SBTi) wissenschaftlich bestätigt: Wir leisten mit unseren Zielen zur Treibhausgasreduzierung einen Beitrag dazu, dass das Ziel der Klimakonferenz von Paris erreicht werden kann.

Klimaneutrale DB

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, bündeln wir konzernübergreifend die zugehörigen Aktivitäten unter dem Dach »Klimaneutrale DB«. Das Projekt entwickelt Treibhausgasreduzierungspfade (Ausstiegspläne), verbessert die Transparenz zu geplanten Maßnahmen und optimiert die Lösung übergreifender Herausforderungen zur Treibhausgasreduzierung. Neben den Emissionen durch den Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße werden dabei auch die Emissionen von Gebäuden und stationären Anlagen betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert. Die Umsetzung unserer Starterpakete für Dieselausstieg bzw. Wärmewende wird ebenfalls durch das Projektteam gesteuert.

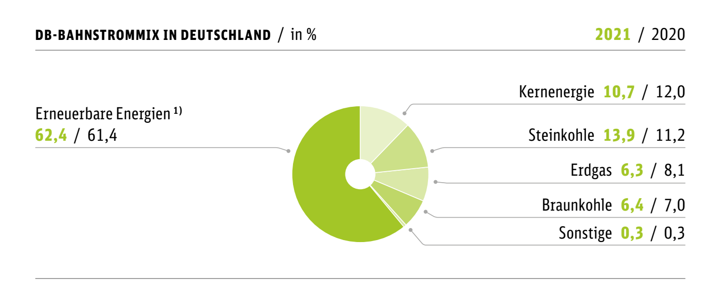
2021 haben wir unser Klimaschutzziel verschärft und wollen bis 2040 klimaneutral werden. D.h., wir wollen unser bisheriges Klimaschutzziel bereits zehn Jahre früher erreichen. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands 47. Die Treibhausgasemissionen aus der Geschäftstätigkeit von DB Arriva werden in Übereinstimmung mit der strategischen Ausrichtung nicht mehr im Klimaschutzziel des DB-Konzerns berücksichtigt. Dessen ungeachtet hat auch DB Arriva das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden.

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, haben wir uns anspruchsvolle Etappenziele gesetzt: Bis 2030 werden wir den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. In Deutschland kann mit der Umsetzung der Starken Schiene und mit verkehrspolitischen Maßnahmen bis 2030 eine spürbare Verkehrsverlagerung erreicht werden. Durch diese und weitere Maßnahmen im Schienenverkehr können zusätzlich jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO_2 im Verkehrssektor in Deutschland eingespart werden.

Wir planen, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % zu erhöhen. Bis spätestens 2038 wollen wir bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein. Bei unseren Gebäuden und stationären Anlagen haben wir ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe grün. Nr. 147 in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

DB-BAHNSTROMMIX IN DEUTSCHLAND / in % — **2021** / 2020



Die Daten entsprechen dem Stand der verfügbaren Erkenntnisse und Einschätzungen im Februar des jeweiligen Jahres.
[1] Inkl. zusätzlich beschaffter Strommenge für alle grünen Angebote des DB-Konzerns mit 100 % Ökostrom (z.B. S-Bahn Hamburg oder DBeco plus) und unter Berücksichtigung einer prognostizierten Quote infolge EEG-Förderung.

Auch 2021 haben wir den Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrommix gesteigert. Wir haben weitere Stromlieferverträge 134 für erneuerbare Energien (EE) abgeschlossen.




Der Ausbau der erneuerbaren Energien bringt auch Herausforderungen mit sich. Statt weniger großer fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, müssen wir unsere Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung volatil ist, ertüchtigen. Die LuFV 237 ermöglicht es uns, notwendige Infrastrukturmaßnahmen im Bahnstromnetz durchzuführen. Bis 2028 wird z.B. DB Netze Energie sieben neue Umrichter errichten. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzen wir außerdem auf Sensorik und KI.

TREIBHAUSGASINTENSITÄT

GRI 305-5

Unseren Fortschritt im Klimaschutz steuern wir nicht nur über den Anteil der erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland, sondern auch über die Entwicklung unseres spezifischen Treibhausgasausstoßes im Vergleich zu 2006.

SPEZIFISCHE CO_2e-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006 / in %	2021	2020	2019
DB-Konzern	-36,1	-34,4	-34,8

2021 ohne DB Arriva.
Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche DB Schenker und DB Arriva sowie einzelne Bereiche von DB Cargo.

Im Rahmen unseres Konzernziels im Klimaschutz konnten wir die spezifischen Treibhausgasemissionen weiter reduzieren und liegen damit deutlich besser als in unserer Prognose aus dem Integrierten Bericht 2020 182. Unsere absoluten Treibhausgasemissionen 261 f. sind nach einem coronabedingten starken Rückgang wieder angestiegen, liegen aber immer noch deutlich unter dem Niveau von 2019.


GRI 305-4

SPEZIFISCHE CO_2e-EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS NACH VERKEHRSTRÄGERN	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	76,5	72,6	+3,9	+5,4	48,9
in Deutschland	74,1	67,9	+6,2	+9,1	47,6
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm	1,4	1,5	-0,1	-6,7	0,9
Busverkehr in g/Pkm	100,4	105,6	-5,2	-4,9	73,8
in Deutschland	117,2	123,1	-5,9	-4,8	90,9
Schienengüterverkehr in g/tkm[1]	17,2	17,0	+0,2	+1,2	19,2
Straßengüterverkehr in g/tkm[2]	82,0	87,3	-5,3	-6,1	87,9
Luftfracht in g/tkm[3]	657,3	669,5	-12,2	-1,8	723,7
Seefracht in g/tkm[3]	5,5	5,6	-0,1	-1,8	6,2

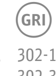
Well-to-Wheel (WTW); Scope 1-3; Unternehmen im Schienenverkehr sind mit ihrem eigenen Strommix bzw. europäischen Landesmixen einbezogen.
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] 2021 ohne Vor- und Nachläufe.

Um unsere Treibhausgasemissionen weiter zu senken, setzen wir auf den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Neben der Erprobung batteriebetriebener Neufahrzeuge und der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf Wasserstoffantrieb wird auch der Rollout von Biokraftstoffen grün Nr. 164 vorangetrieben. Mit einer Gesamtstrategie für den Dieselausstieg investieren wir in den kommenden fünf Jahren im Rahmen eines Starterpakets rund 40 Mio. € in den Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Unser Fokus bei den alternativen Kraftstoffen liegt auf Biokraftstoffen, die aus biomassebasierten Rest- und Abfallstoffen hergestellt werden und damit nicht in Konkurrenz mit der Nahrungs- und Futtermittelproduktion stehen. Außerdem ist es uns wichtig, dass der genutzte Kraftstoff frei von Palmöl und Palmfettsäure-Destillaten ist.

- Ab Mai 2022 wird das Sylt-Shuttle mit klimafreundlichem Biokraftstoff, hergestellt aus hydrierten Pflanzenölen (HVO), unterwegs sein. Derzeit laufen die Umbauarbeiten der zugehörigen Tankinfrastruktur auf Sylt.
- Mit dem Projekt »Alternative Kraftstoffe@DB Cargo« wird der Einsatz alternativer Kraftstoffe bei DB Cargo vorangetrieben. Das Projekt umfasst die Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit des Einsatzes von HVO und E-Fuel (synthetische Kraftstoffe) sowie die Erweiterung des EcoSolutions-Portfolios (DBeco fuel) für die Kunden von DB Cargo. Erste Motorenprüfstandtests fanden Anfang August 2021 statt. Im September 2021 begannen die Betriebserprobungen für die Rangierlokomotiven im Realbetrieb und wurden im Dezember 2021 um die Dieselstreckenlokomotive der Baureihe 266 erweitert.

Auch beim Thema Wärmewende sorgen wir mit einem neuen Starterpaket für mehr Geschwindigkeit. Wir wollen eine umweltfreundliche Wärmeversorgung in unseren Gebäuden sicherstellen und investieren dafür rund 12,5 Mio. € in den kommenden fünf Jahren. So werden Ölheizungen am Ende ihres Lebenszyklus ab 2022 nur noch durch umweltfreundliche Alternativen ersetzt. 2022 erstellen wir Versorgungskonzepte für die klimaneutrale Wärmeversorgung unserer Top-50-Standorte in Deutschland.

ENERGIEEFFIZIENZ


GRI 302-1 302-3 302-4 302-5

Die Erhöhung der Energieeffizienz ist ein weiterer Baustein, über den wir unser Klimaschutzziel erreichen wollen. Wir fokussieren uns kurz- und mittelfristig auch auf den Einsatz von Hybridantrieben in unseren Lokomotiven und Triebzügen. Darüber hinaus investieren wir kontinuierlich in die Erforschung und Anwendung alternativer Antriebe und Kraftstoffe und setzen dabei auf einen technologieoffenen Ansatz. Zu unseren Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gehören v.a. die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes und die Reduzierung unseres Energieverbrauchs.



SPEZIFISCHER PRIMÄRENERGIE-VERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	1,37	1,29	+0,08	+6,2	0,84
in Deutschland	1,34	1,23	+0,11	+8,9	0,83
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,35	0,40	-0,05	-12,5	0,23
Busverkehr in MJ/Pkm	1,49	1,56	-0,07	-4,5	1,07
in Deutschland	1,66	1,74	-0,08	-4,6	1,29
Schienengüterverkehr in MJ/tkm [1]	0,30	0,29	+0,01	+3,4	0,33
Straßengüterverkehr in MJ/tkm [2]	1,23	1,26	-0,03	-2,4	1,25
Luftfracht in MJ/tkm [3]	9,29	9,06	+0,23	+2,5	9,79
Seefracht in MJ/tkm [3]	0,07	0,07	–	–	0,08

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; Unternehmen im Schienenverkehr sind mit ihrem eigenen Strommix bzw. europäischen Landesmixen einbezogen.
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] 2021 ohne Vor- und Nachläufe.

Aufgrund der coronabedingt niedrigen Zugauslastung ist die Energieeffizienz im Personenverkehr auch 2021 unter dem Niveau von 2019 geblieben. Gegenüber 2020 hat sie sich jedoch etwas verbessert. Wir erwarten, dass mit steigender Auslastung das Niveau von 2019 wieder erreicht und der positive Effekt durch die Effizienzverbesserung der Flotten in den nächsten Jahren fortgesetzt wird. Da Reisende im DB-Fernverkehr auf der Schiene in Deutschland mit 100% Ökostrom unterwegs sind, blieb der DB-Schienenpersonenfernverkehr auch 2021 das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Zudem konnten Effizienzverbesserungen im Logistikbereich erreicht werden.

Wesentliche Hebel für die Senkung unserer Energieverbräuche sind die Ausrüstung unserer Güterzuglokomotiven mit Fahrassistenzsystemen grün. Nr. 08 wie LEADER bei DB Cargo 115, RESY bei DB Regio 109 oder die Eco-App bei DB Regio Bus 109. Wir modernisieren unsere elektrischen Fahrzeugflotten mit neuen Baureihen, die eine höhere Energieeffizienz aufweisen. Unsere modernen elektrischen Lokomotiven und Triebzüge leisten zudem mit der Rückspeisung von Bremsenergie grün. Nr. 19 einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz. 2021 hat sich die Rückspeisequote leicht auf 16,7% erhöht (im Vorjahr: 16,5%). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge bspw. durch den Zugang von ICE-4-Zügen im Personenverkehr.

Stationäre Energieverbräuche

ABSOLUTER PRIMÄRENERGIE-VERBRAUCH DER STATIONÄREN ANLAGEN DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND / in Terajoule (TJ)	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Netzbetrieb	5.600	6.086	-486	-8,0	6.002
Personenbahnhöfe	2.640	3.693	-1.053	-28,5	3.856
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	2.539	3.007	-468	-15,6	2.978
Sonstige	4.157	4.145	+12	+0,3	2.854
Insgesamt	**14.936**	**16.931**	**-1.995**	**-11,8**	**15.690**

Indem wir die Primärenergie als Bezugsgröße ausweisen, berücksichtigen wir auch vorgelagerte Prozesse zur Energiebereitstellung, wie z.B. die Förderung, Aufbereitung und den Transport von Kraftstoffen oder Prozesse zur Stromerzeugung. Unsere rund 5.400 Bahnhöfe, unsere Stellwerke und Betriebseinrichtungen, unsere Werke und Gebäude in Deutschland, die weltweit mehr als 2.100 Standorte von DB Schenker sowie die Standorte von DB Arriva und DB Cargo im europäischen Ausland machen 6,5% des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden Energieaudits für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie bei den Konzerngesellschaften durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Fernverkehr AG, die DB Station&Service AG und die DB Regio AG sowie viele der jeweiligen Tochterunternehmen betreiben ein zertifiziertes Energiemanagementsystem grün. Nr. 78 nach ISO 50001.

KLIMARESILIENZ

TCFD

Im jährlich von German Watch veröffentlichten Globalen Klima-Risiko-Index (KRI) belegte Deutschland weltweit Platz 18. Dies bezieht sich auf den Zeitraum 2000 bis 2019, in dem Deutschland von Wetterextremen deutlich stärker betroffen war als die meisten anderen Länder. Als Infrastrukturbetreiber sind wir von den Auswirkungen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, mehr als jedes andere große Unternehmen in Deutschland betroffen. Dies belegte die erste von uns beauftragte Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) von 2018.

Auch 2021 waren wir mit mehreren Extremwetterereignissen konfrontiert. Neben dem Wintersturm Tristan im Februar haben v.a. die Hochwasser im Sommer 38 in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz die Betroffenheit des Schienenverkehrs von physischen Klimarisiken verdeutlicht.

Analyse von Klimaszenarien

2021 haben wir die Ergebnisse einer von uns erneut beauftragten Studie des PIK erhalten. Diesmal untersuchte das Institut die klimatischen Veränderungen bis 2060 anhand von zwei Klimaszenarien des Weltklimarats (Best- und Worst-Case). Das Ergebnis: deutlich mehr Hitzetage und weniger

harte Winter sowie zunehmende Wetterextreme wie Starkregen und Hagel. Die aktuelle Studie weist erstmals detaillierte Prognosen zu klimatischen Besonderheiten für 34 einzelne Verkehrsregionen des DB-Konzerns in Deutschland aus. Diese klimatologischen Aussagen bilden eine wichtige Grundlage für die strategische Weiterentwicklung unseres Klimaresilienzmanagements, mit der die Widerstandsfähigkeit gegenüber Wetterextremen weiter erhöht werden soll.

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel

Vor dem Hintergrund der erwarteten zukünftigen Entwicklung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland setzen wir diverse Maßnahmen um, um die Folgen des Klimawandels abzumildern:

- Neu angeschaffte Züge bei DB Fernverkehr sind auf ein stabiles Raumklima auch im hohen Temperaturbereich ausgelegt, die Klimaanlagen des ICE 4 sogar für Temperaturen bis 45 °C und stellen so genügend Kälteleistung für komfortables Reisen zur Verfügung. Die Anlagen prüfen wir mindestens alle sechs Monate. Um die Stabilität der Klimaanlagen in unseren Fernverkehrszügen zu gewährleisten, wenden wir jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag auf.
- Bei der DB Netz AG befasst sich die Abteilung »Naturgefahrenmanagement« mit Extremwetterereignissen und Klimafolgenanpassung, um negative Auswirkungen auf die Schieneninfrastruktur auf ein Minimum zu reduzieren. Das Naturgefahrenmanagement hat drei Kernaufgaben identifiziert und integriert schwerpunktmäßig das Wintermanagement, das Vegetationsmanagement zur Sturmprävention sowie die Hitzeprävention. Die rechtzeitige Inspektion aller 6.300 Heizanlagen für die 49.000 Weichen mit Weichenheizung und die frühzeitige Bereitstellung von Räum- und Sicherungspersonal sind wichtige Bausteine in der Winterstrategie. In Reaktion auf den Sturm Tristan im Februar 2021 wurden zusätzliche Verbesserungspotenziale bei winterlichen Extremereignissen identifiziert.
  - Für eine vorausschauende Hitzeprävention werden neue Klimaanlagen für die hitzesensible Leit- und Sicherungstechnik installiert, Temperatursensoren an besonders relevanten Stellen installiert sowie neue Bauteile und Gebäude bereits auf höhere Temperaturen ausgelegt. Aber auch im Bestand sind wir aktiv und setzen zusätzlich auf neue Methoden, Werkstoffe und Erkenntnisse – z.B. auf Phasenwechselmaterialien oder thermisch optimierte Anstriche aus der Weltraumforschung.
  - Ein weiterer Fokus liegt auf der Sturmprävention und dem Vegetationsmanagement am Gleis, für die von 2021 bis 2025 durchschnittlich pro Jahr 150 Mio. € zur Verfügung stehen. Das Vegetationsmanagement wird stetig weiterentwickelt.

Naturschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE



Wir sehen den Schutz der Biodiversität als eine wesentliche Aufgabe an, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Bei unseren Aktivitäten, z.B. beim Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, werden – sofern der Eingriff nicht vermieden werden kann – adäquate Ausgleichsflächen geschaffen, sodass wir alle gesetzlichen Verpflichtungen des Naturschutzrechts erfüllen. Wir setzen Artenspürhunde grün. Nr. 162 ein, die bei der Erstellung der Artenkartierung eines Baugeländes helfen, Zauneidechsen, Ringelnattern oder andere geschützte Tierarten aufzuspüren. Auch im Betrieb setzen wir uns anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität: Wir planen, ab 2023 den Schienenverkehr glyphosatfrei zu betreiben, und entwickeln hierzu die bisherige Vegetationskontrolle im Gleis zu einem nachhaltigen Vegetationsmanagement weiter.

103-1
103-2
103-3

PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für uns steht ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Klima- und Umweltschutz an oberster Stelle. Daher planen wir, aus der Anwendung von Glyphosat auszusteigen. Den Einsatz von Glyphosat haben wir gegenüber 2018 um mehr als die Hälfte reduziert. Ab 2023 planen wir, den Schienenverkehr glyphosatfrei zu betreiben.

Wir arbeiten seit einigen Jahren an der Entwicklung von alternativen Verfahren, Produkten und Anwendungsstrategien für die Vegetationskontrolle. Wir verfolgen einen gesamthaften Ansatz und untersuchen aktive Verfahren zur Kontrolle vorhandener Vegetation, präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Bewuchs im Gleis und Ansätze zur grundsätzlichen Reduzierung der Vegetationskontrolle. Für die optimierte Planung und Durchführung wird ein digitales Vegetationsmanagement entwickelt, das bei der Ableitung von Handlungsbedarfen, der Verfahrensplanung sowie dem Bewuchsmonitoring unterstützt. Des Weiteren treiben wir die technologische Weiterentwicklung von mechanischen Methoden wie halbautonomen Mähapparaten und Robotik voran. Auch wird die Verwendung von alternativen Herbiziden geprüft. Nach aktuellem Stand werden bis 2023 innovative Verfahren noch nicht oder nur zu einem geringen Anteil zur Verfügung stehen.

FORSCHUNGSPROJEKT BALIN

Mit dem Forschungsprojekt BALIN werden im Naturpark Westhavelland die Auswirkungen nächtlicher Bahnhofsbeleuchtung auf Insekten und potenzielle Gegensteuerungsmaßnahmen erforscht. Durch Umrüstung auf insektenfreundliche Beleuchtung grün. Nr. 61 werden die Auswirkungen auf die Insektenfauna an sechs Bahnhöfen untersucht. Das Projekt ist im Januar 2021 gestartet.



Ressourcenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

GRI 103-1 103-2 103-3 301-1 301-2 301-3 306-2

Wir betrachten den Einsatz, die Nutzung und die Entsorgung unserer Ressourcen nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Es werden Recyclingmaterialien eingesetzt und unsere Materialkreisläufe optimiert. Mit unserem internen Abfallmanagement erheben und entsorgen wir outputseitig nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Bei unseren weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, werden wir die Recyclingquote in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement steigern. Zur Unterstützung der Aufgaben in der Kreislaufwirtschaft wird das IT-Instrument ZEDAL für gefährliche und nicht gefährliche Abfälle zentral genutzt. Bei DB Schenker ist im umfangreichen Global-Environmental-Management-System verankert, dass die jeweils lokal anwendbaren Rechtsgrundlagen für die Abfallentsorgung als Mindestvoraussetzungen anzusehen sind. Entsprechende vertragliche Regelungen werden auf lokalen Ebenen getroffen und überwacht.

Wir redesignen grün. Nr. 87 unsere Produktionsmittel, insbesondere Schienenfahrzeuge, und verlängern dadurch deren Lebenszyklus. Durch den Einsatz innovativer 3-D-Druck-Verfahren grün. Nr. 149 tragen wir zu einer effizienten und ressourcenschonenden Bauteilproduktion bei. V.a. Bauteile, deren Ausfall im schlimmsten Fall zu Zugstillständen führt, können so per Knopfdruck hergestellt werden. Wir haben bereits über 25.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 300 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt. In unseren Instandhaltungswerken testen wir für den 3-D-Druck derzeit einen neuen Werkstoff, ein sog. Filament, das zu 100 % aus Recyclingkunststoff besteht und zukünftig für den Druck von Werkzeugen und anderen Hilfsmitteln eingesetzt werden soll.

Wir betrachten unsere gesamte Wertschöpfungskette – von der Beschaffung über den betrieblichen Einsatz bis zur Entsorgung. Aktuell beleuchten wir mit Blick auf die Kreislaufwirtschaft unsere Ressourcenströme sowohl in der Beschaffung als auch im Abfallmanagement. Wir haben hierfür 2021 eine umfangreiche Stoffstromanalyse durchgeführt, um die Mengen und das Kreislaufpotenzial in den Hauptressourcen des DB-Konzerns zu ermitteln. Zudem sind wir Mitglied des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und Anwender von dessen Initiative Circular Transition Indicators, eines Rahmenwerks zur Ermittlung von unternehmensbezogenen Indikatoren zur Kreislaufwirtschaft.

Im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems gem. DIN ISO 14001 sind klare Regelungen zur Kreislaufwirtschaft festgelegt. So wird bei Materialien und Stoffen, die nicht mehr benötigt werden, geprüft, ob sie recycelt werden können und über welchen Weg sie den DB-Konzern verlassen. Für den Systemverbund Bahn in Deutschland treten wir grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuern und verantworten dadurch aktiv die rechtskonforme und ökologische Abfallentsorgung über Dritte bis zur endgültigen Entsorgung. Die vertragliche Gestaltung und Steuerung von externen Entsorgungsleistungen erfolgt zentral durch die Konzernfunktion Beschaffung 260f. Es werden grundsätzlich Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die im Sinne von §56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrwG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen.

Unser Ziel ist es, die Recyclingquote für unsere gesamten Abfälle konstant bei über 95 % zu halten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung unserer Schieneninfrastruktur und unseres Fahrzeugparks kommen wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe zum Einsatz und es fallen im Rahmen der Geschäftstätigkeit Abfälle an, wie z.B. Altschotter und Altbeton. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt.

RECYCLINGQUOTE



Durch die getrennte Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten können wir Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. 306-3 306-4 306-5

ABFALLMENGE NACH ABFALLARTEN UND ENTSORGUNGSVERFAHREN / in Tausend t	2021	2020	2019
Bauabfälle	8.342	7.656	10.838
Recycling	8.069	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	273	–	–
Schrott	327	331	309
Recycling	327	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,1	–	–
Elektronikschrott	3,8	1,8	0,9
Recycling	3,3	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,5	–	–
Siedlungsabfälle	55,3	53,6	57,6
Recycling	23,7	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	31,6	–	–
Papier	37,9	31,4	25,4
Recycling	37,2	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,7	–	–
Altöl	1,7	1,8	1,7
Recycling	1,4	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,2	–	–
Sonstige [1]	61,7	58,1	55,6
Recycling	32,5	–	–
Thermische Verwertung und Beseitigung	29,2	–	–
Abfall insgesamt	**8.830**	**8.134**	**11.288**
Recycling	8.495	7.771	11.025
Thermische Verwertung und Beseitigung	335	–	–

Erstmalige Erhebung 2021 gem. neuem GRI-Standard 306 Abfall, daher nur bedingt Vorjahreszahlen vorhanden.
Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Einzelwerte summieren sich rundungsbedingt nicht auf.
Ohne DB Arriva. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
[1] Z.B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

2021 sind rund 0,7 Mio. t mehr Abfälle angefallen. Wesentlicher Treiber war das Bauabfallaufkommen, das um rund 9 % gestiegen ist. Die Recyclingquote liegt mit 96 % auf Vorjahres-

niveau. Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen konnten wir den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau halten.

Die neue Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, zeigt Erfolge. So konnte die Menge der recycelten Siedlungsabfälle spürbar gesteigert werden. Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil an unserem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Seit Anfang 2019 haben wir flächendeckend die Entsorgung neu vergeben und dabei vorrangig Vorbehandlungsanlagen zur Sortierung vertraglich gebunden. Qualifizierte Entsorgungsunternehmen sortieren die gemischten Abfälle in modernen Sortieranlagen und steigern damit den Anteil der Wertstoffe für eine hochwertige Wiederverwertung. Durch die moderne Sortierung stehen jetzt mindestens 85 % der enthaltenen Wertstoffe aller dorthin gelieferten Abfälle sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung.

MATERIALEINSATZ IN DER SCHIENENINFRASTRUKTUR	2021	2020	2019
Schotter in Tausend t	3.638	3.186	2.782
Anteil Recycling in %	10,7	16,2	13,3
Maschinelle Schotteraufbereitung in Mio. t	1,3	1,5	1,4
davon direkt wiederverwendet	0,7	0,7	0,7
Betonschwellen in Tausend	2.590	2.400	2.143
Anteil Recycling in %	10,4	10,0	5,7

Zeitraum 01.10. bis 30.09.

Für die Instandhaltung des Gleisnetzes haben wir einen Materialkreislauf für Schotter und Betonschwellen etabliert.

- 2021 wurden rund 2,8 Mio. t abgenutzter Schotter aus dem Gleisnetz ausgebaut und in zertifizierten Entsorgungsanlagen wieder zu Recyclingschotter grün Nr. 51 für uns oder als Splitt bzw. Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Im Rahmen unserer Instandhaltungsmaßnahmen wurde ein Teil des Schotters vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell bearbeitet und direkt wieder eingebaut. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie die damit verbundenen transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert.
- 2021 wurden rund 1,8 Millionen nicht mehr nutzbare Betonschwellen ausgebaut. Die Betonschwellen grün Nr. 73 werden, soweit zulässig, für den Wiedereinsatz im Gleisnetz aufgearbeitet. Nicht für den Wiedereinsatz im Gleisnetz geeignete Betonschwellen werden über zertifizierte Entsorgungsunternehmen recycelt und bspw. im Straßen- oder Wegebau eingesetzt.

ABFALLMENGE VON GEFÄHRLICHEM UND NICHT GEFÄHRLICHEM ABFALL / in Tausend t	2021
Gefährlicher Abfall	477
Anteil Recycling in %	67,9
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	32,1
Nicht gefährlicher Abfall	8.352
Anteil Recycling in %	97,8
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	2,2
Abfall insgesamt	**8.830**

Erstmalige Erhebung 2021 gem. neuem GRI-Standard 306 Abfall, daher keine Vorjahreszahlen vorhanden.
Zeitraum 01.10. bis 30.09.
Einzelwerte summieren sich ggf. rundungsbedingt nicht auf.
Ohne DB Arriva. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.

Von dem 2021 angefallenen Abfall wurden rund 95 % als nicht gefährlich eingestuft. Dies umfasst bspw. Siedlungsabfälle und den größten Teil der Bauabfälle. Die restlichen rund 5 % umfassen Abfälle, die eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt darstellen – wie bspw. Altöl oder kontaminiertes Altholz. Spezielle Verfahren gewährleisten, dass diese Abfälle sicher entsorgt werden. Wir berücksichtigen auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

Lärmschutz

MANAGEMENTANSATZ UND LÄRMSCHUTZZIEL



103-1 103-2 103-3

Die weitere Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeiten wir weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels 2030/2050:

- Bis 2030 werden wir im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten. Bis 2020 haben wir bereits rund 2.000 km erreicht und in den nächsten zehn Jahren werden weitere rund 1.250 km Bestandsstrecke hinzukommen. D.h., rund 800.000 Menschen und damit die Hälfte der Anwohner:innen an lärmbelasteten Strecken werden bis 2030 von Schienenverkehrslärm entlastet.
- Bis 2050 werden wir die insgesamt rund 6.500 km lärmbelasteten Bestandsstrecken vollständig von Schienenverkehrslärm entlasten. D.h., wir werden alle rund 1,6 Millionen Betroffenen von Schienenverkehrslärm entlastet haben.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung durch den Bund im Haushaltstitel Lärmsanierung. Mit unserer Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz, Maßnahmen zum einen vor Ort (Infrastruktur) und zum anderen an der Quelle (Fahrzeuge) durchzuführen, verbessern wir die Akzeptanz der Menschen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene 52.





- DB Cargo beschafft seit 2001 neue Güterwagen ausschließlich mit leisen Bremssohlen grün Nr. 05 und hat die aktiven deutschen Bestandsgüterwagen bereits 2020 komplett auf leise Bremsen umgerüstet.
- Bis 2025 werden auch unsere elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein.
- Bis 2030 wird DB Cargo die Diesellokomotiven der Baureihe 232/233 ausgemustert haben. Es werden dann nur noch Lokomotiven der Baureihe class77 mit Klotzbremse verwendet.
- DB Fernverkehr ersetzt bis 2025 alle Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierlokomotiven grün Nr. 44.

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und unseren Partnern aus der Industrie wollen wir die Forschung und Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben, um wirksamere Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu können.

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE IN DEUTSCHLAND	2021	2020	2019
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	44,2	75,1	53,4
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.820	1.485	1.628
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.110	2.039	1.844
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche in km	52,1	49,9	49,9
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	41,2	18,4	59,7
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	590	1.173	2.261

Seit 1999 haben wir die Lärmbelastung für Anwohner:innen von Bahnstrecken mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an den Schienenwegen des Bundes reduziert. Durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen grün Nr. 25, wie z.B. Schallschutzwände, Schallschutzfenster oder auch Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, sanieren wir besonders lärmbelastete Strecken. Der Fortschritt bei der lärmsanierten Strecke lag leicht über unserer Prognose aus dem Integrierten Bericht 2020 182.

Mittelabruf Bundeshaushalt

2021 wurden rund 150 Mio. € aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms ausgegeben, womit weitere Schallschutzwände errichtet und zusätzliche Wohnungen mit passiven Maßnahmen ausgestattet wurden. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Bundes weitere Sonderthemen im Lärmschutz, z.B. die Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal 32, finanziert.

Absenkung der Auslösewerte

2020 hat das BMDV die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) verkündet. Die entsprechende Absenkung wurde im Rahmen des Haushalts 2021 festgelegt. Das BMDV kündigte die Veröffentlichung der neuen Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept Lärmsanierung für 2022 an.

INNOVATIVER GÜTERWAGEN

DB Cargo und der Eisenbahngüterwagen-Vermieter VTG erprobten in dem vom BMDV initiierten Forschungsprojekt »Innovativer Güterwagen« Technologien für einen leiseren, energieeffizienteren und intelligenten Güterwagen. Das BMDV stellte Mittel i.H.v. 21,5 Mio. € zur Verfügung. Das Projekt wurde im April 2019 abgeschlossen. Es wurden verschiedene innovative Komponenten kombiniert und eingebaut – bspw. wurde die Wirkung von Lärmschürzen, innovativen Bremssystemen und Raddämpfern an ausgewählten Güterwagengattungen getestet. Das Ergebnis der Messungen und Praxistests: Die innovativen Güterwagen grün Nr. 54 verbrauchen zwischen 2% und 3% weniger Energie. Diese Ergebnisse sind auch in die Flottenstrategie von DB Cargo eingeflossen und haben u.a. dazu geführt, dass ein innovativer Autotransportwagen beschafft wird. In der Lärmminderung konnten insbesondere bei Radschallabsorbern und Ringelementen vielversprechende Ergebnisse erzielt werden. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass die infrage kommenden Produkte noch nicht über den Reifegrad verfügen, der erforderlich ist, um sie im Betrieb einsetzen zu können. DB Cargo hat deshalb gemeinsam mit dem Hersteller – losgelöst vom Forschungsprojekt – die Weiterentwicklung des Produkts vorgenommen und jetzt die entsprechende Betriebserprobung gestartet.

INNOVATIVES LÄRMSCHUTZPROJEKT I-LENA

Um das Portfolio für lärmmindernde Maßnahmen grün Nr. 54 an der Infrastruktur zu erweitern, hat das BMDV zusammen mit der DB Netz AG im April 2016 die »Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert« (I-LENA) gestartet, die 2020 zum Abschluss kam. Das Projekt ermöglichte es Herstellern von Lärmschutztechnologien, ihre Innovationen im realen Betrieb auf Teststrecken auf ihre akustische Wirksamkeit untersuchen zu lassen. 2021 wurden die letzten Berichte zu den akustischen Messungen fertiggestellt. Vor dem Hintergrund der guten Erfahrungen des Projekts mit einem etablierten Messkonzept und geeigneten Testabschnitten begrüßen wir die derzeit geplanten Aktivitäten des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) im Rahmen des LärmLab 21.

MITARBEITENDE



△ Mit der Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ist es gelungen, Tarifverträge abzuschließen, die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit des Systemverbunds Bahn absichern.



△ Im Sinne der Strategie Starke Schiene haben wir auch 2021 unsere große Personaloffensive in Deutschland fortgesetzt. Dank unserer innovativen Personalgewinnung haben 2021 trotz eines angespannten Arbeitsmarktes rund 23.000 Mitarbeitende ihren ersten Arbeitstag absolviert, davon rund 4.500 Auszubildende und dual Studierende.

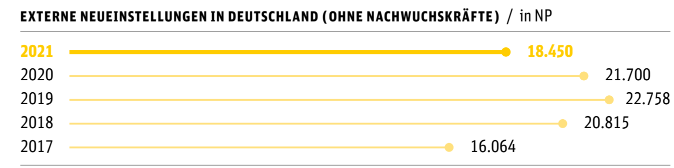


◁ Gute Arbeit gelingt an vielen Orten – mit dieser Überzeugung entwickeln wir unsere Arbeitsbedingungen konsequent weiter. Mobiles Arbeiten wird selbstverständlicher Teil unseres Arbeitsalltags. Nachdem entsprechende konzeptionelle Leitplanken erarbeitet wurden, erfolgt die Verankerung von mobilem Arbeiten. Ebenso startet die sukzessive Umsetzung von Desksharing und tätigkeitsorientierten Bürokonzepten an allen deutschen Bürostandorten.

Kennzahlenübersicht

MITARBEITENDE





Managementansatz und Ziele


103-1
103-2
103-3

Mit der Strategie Starke Schiene 52 ff. wollen wir die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilitätswende schaffen. Nur durch gebündelte Kräfte, neue Ideen und motivierte Mitarbeitende können wir die Herausforderungen meistern. Unsere Personalstrategie gibt uns hierfür einen wichtigen Rahmen und ist integraler Bestandteil der Starken Schiene.

An dem strategischen Ziel, »100.000 Mitarbeitende« zu rekrutieren, zu qualifizieren, zu integrieren und langfristig zu binden, halten wir fest. Dieser Ansatz ist nach wie vor die passende Antwort auf die Herausforderungen, denen sich der DB-Konzern gegenübersieht – demografischer Wandel, Fachkräftemangel und digitale Transformation.

Wir fokussieren unser Handeln auf vier strategische Themenfelder, die sich aus der Personalstrategie ableiten:
- vorausschauende Personalplanung,
- innovative Personalgewinnung,
- ganzheitlicher Ansatz von Führung, Qualifizierung und Transformation,
- aktive Gestaltung von Arbeit der Zukunft und Diversity.

Diese Ziele sind Kernbestandteil des Ausbausteins »100.000 Mitarbeitende« der Starken Schiene und docken auch an den Ausbaustein 15 Ausbausteine der Mitarbeitenden 54 an.

Den DB-Konzern fit für die Zukunft zu machen, bedeutet, Personalressourcen vorausschauend zu managen. Die richtigen Mitarbeitenden zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben und frühzeitig mögliche Kapazitätsengpässe zu erkennen, ist Aufgabe unserer Personalplanungssysteme, die wir weiterentwickeln und im DB-Konzern verankern.

Um im umkämpften Arbeitsmarkt potenzielle Mitarbeitende für unsere vielfältigen Berufsbilder und Einstiegsmöglichkeiten zu begeistern, entwickeln wir unsere Beschäftigungsbedingungen weiter, die wir mit unseren innovativen Personalgewinnungsansätzen zielgruppengenau platzieren. Das ermöglicht es uns, offene Personalbedarfe trotz des angespannten Arbeitsmarktes zu decken.

Die fachliche Qualifikation unserer Mitarbeitenden ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Mit unseren Onboarding-Prozessen binden wir neue Mitarbeitende und sorgen für Orientierung und Handlungssicherheit. Wissensaufbau und Wissenstransfer fördern wir durch unsere moderne Qualifizierungsarchitektur, die wir konsequent weiterentwickeln und auf moderne, digitale Füße stellen.

Eine Kultur der wertschätzenden, ergebnisorientierten Zusammenarbeit ist in unserem dynamischen Marktumfeld und bei den komplexen Herausforderungen, denen wir gegenüberstehen, erfolgskritisch. Der »Kompass für ein Starkes Miteinander« gibt als kulturgebendes Element Führungskräften und Mitarbeitenden Orientierung und fördert Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Wissenstransfer. Erkenntnisse zu Mitarbeitendenzufriedenheit und kultureller Weiterentwicklung i.S.d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander« werden durch die konzernweite Mitarbeitendenbefragung (MAB) bzw. durch das Kulturbarometer für den Systemverbund Bahn in Deutschland gewonnen. Im Rahmen von »Miteinander-Werkstätten« wurden 2021 konzernweit teamübergreifend Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet.

Vielfalt und Weltoffenheit sind unverrückbare Werte unserer Unternehmenskultur. Wir möchten ein vorbildlicher Arbeitgeber sein, der unterschiedliche Perspektiven, Werte und Erfahrungen seiner vielfältigen Belegschaft wertschätzt und diese für Innovationskraft und Kundennähe nutzt. Hierfür betreiben wir ein aktives Diversity-Management. Im Rahmen der Konzerninitiative »Einziganders« werden entsprechende Maßnahmen und Aktivitäten im DB-Konzern gebündelt und gefördert.

Heute schon wichtige Zukunftsthemen anzustoßen, bedeutet, auch zukünftig ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Wir beschäftigen uns mit den Auswirkungen des digitalen Wandels, den Corona-Implikationen und wichtigen Personaltrends. Als Rahmen hierfür dient die Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« mit ihren Zukunftslabs, Dialogformaten und Kooperationen.

Personalplanung

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigen wir eine effektive und effiziente Personalplanung und -steuerung über den gesamten Human-Resource-(HR-)Wertschöpfungsprozess von der differenzierten Planung über die Personalgewinnung, die Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Berücksichtigung der tatsächlichen Leistungswirksamkeit. Als wesentlicher Teil eines ganzheitlichen Ressourcenmanagements arbeiten wir daran, Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und Mitarbeitende optimal einzusetzen.

Im Sinne einer performanten Personalsteuerung haben wir die 18-monatige rollierende Prognose für betriebliche Schlüsselfunktionen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens umgesetzt.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügen wir über ein Instrument zur Analyse unserer längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dies verschafft uns einen einheitlichen und systematischen Blick über die nächste Dekade bei den strategisch relevanten Tätigkeiten.

Wir arbeiten derzeit an einer Weiterentwicklung unserer SPP. Das Ziel ist, eine robuste und zukunftsfähige SPP zu gestalten. Wichtiger Baustein der zukünftigen SPP und analytische Basis der Personalstrategie ist die Starke Schiene. Wir schaffen Synergien zwischen den unterschiedlichsten zukunftsorientierten Weiterentwicklungsprojekten.



Personalgewinnung

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Wir haben auch 2021 unsere große Personaloffensive fortgesetzt. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden Vorstellungsgespräche und Veranstaltungen überwiegend digital durchgeführt.

Die Corona-Pandemie zwingt Unternehmen teilweise zu Restrukturierungen und zum Personalabbau. Wir bieten betroffenen Menschen eine Perspektive und besetzen Stellen auch in Form von Direkt- und Quereinstiegen. Als Teil der Personalgewinnungsstrategie wurde dafür ein Prozessstandard und -vorgehen etabliert und ein End-to-End-Vorgehen bei Unternehmenskooperationen ermöglicht: von der Identifizierung möglicher Kandidat:innen bis zur Einstellung. Mit insgesamt 56 Unternehmen hat der DB-Konzern 2021 kooperiert, acht davon aus der Luftfahrt. Seit Ende 2020 sind rund 1.250 Bewerbungen aus den kooperierenden Luftfahrtunternehmen eingegangen, die zu rund 200 Einstellungszusagen führten. Die meisten Einstellungen erfolgten im Zugbegleitdienst, gefolgt von den Quereinsteiger-Berufen (wie Triebfahrzeugführer:in, Fahrdienstleiter:in oder Wagenmeister:in). Eingestellt wurde auch im Bereich Fahrzeuginstandhaltung (z.B. Elektroniker:innen, Mechatroniker:innen).

Wir haben erneut zahlreiche Image- und Recruiting-Kampagnen durchgeführt. Die aktuelle Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« wurde weiterentwickelt. Die Imagekampagne für Schüler:innen »Kein Stress. Was machen. Bei der Bahn.« gewann einen Trendence Award in der Kategorie »Beste Employer Brand Kampagne für Schüler:innen«, den Deutschen Preis für Online-Kommunikation in der Kategorie »Employer Branding Kampagne« und den HR Excellence Award in der Kategorie »Employer Branding«. Darüber hinaus sind wir mit der Imagekampagne für Fachkräfte »Jobs für Deutschland« bei den Effie Germany Awards Bronze-Gewinner in der Kategorie »Employer Branding & Recruiting«.

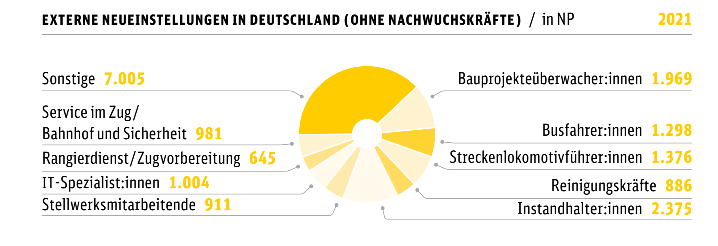
Damit wir als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar sind und das Ziel 30 % Frauen in Führung bis 2024 erreichen, wurde die Frauenrecruitingstrategie weiterentwickelt. Zu den 30 Maßnahmen gehört auch, den Weltfrauentag in Form eines DB-Weltfrauenmonats zu begehen. Mit über 200 digitalen Aktionen und Veranstaltungen wurden 474 Einstellungen von Kandidatinnen im März 2021 realisiert. Außerdem wurden zwei GUINNESS WORLD RECORDS™-Titel zum Thema Chancengleichheit aufgestellt, an denen über 6.200 Menschen teilnahmen. Der Weltfrauenmonat wurde von trendence für die Beste digitale Recruiting Kampagne / Veranstaltung sowie mit einem HR Excellence Award in der Kategorie »Recruiting Kampagne« ausgezeichnet.

In den Arbeitgeberrankings haben wir uns verbessert:
- Im trendence Fachkräfte-Barometer verbesserten wir uns um 15 Plätze auf Platz 7.
- Bei akademischen Berufserfahrenen war die Entwicklung mit Platz 9 im trendence Professional-Barometer positiv.
- Im trendence Schülerbarometer konnten wir uns auf Platz 15 verbessern.

NEUEINSTELLUNGEN

2021 haben im DB-Konzern trotz der Corona-Pandemie rund 23.000 neue Mitarbeitende (inkl. Auszubildender und dual Studierender) in Deutschland ihren ersten Arbeitstag absolviert (im Vorjahr: rund 26.300). Zu diesen Neueinstellungen zählen rund 3.600 Instandhalter:innen, über 2.000 Streckenlokomotivführer:innen sowie rund 1.600 Stellwerksmitarbeitende.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) / in NP 2021

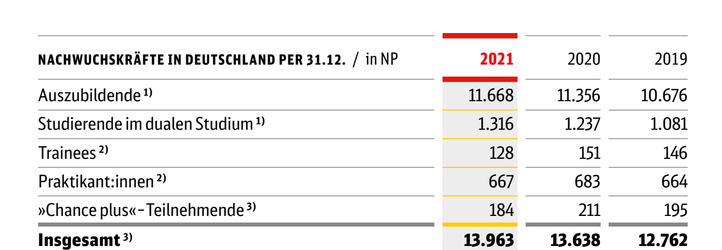


Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2021 18.450 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 21.700). Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unseres zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

Wir sind eines der größten Ausbildungsunternehmen Deutschlands und bilden in 50 Ausbildungsberufen aus. So haben junge Menschen bei uns auch in unsicheren Zeiten sichere Berufsperspektiven, und wir bieten Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an. Daran ändert auch die Corona-Pandemie nichts, denn engagierte Nachwuchskräfte werden für eine starke Schiene und eine erfolgreiche Verkehrswende weiterhin gebraucht. So stieg die Zahl der Auszubildenden und dual Studierenden von 2019 auf 2021 um über 10 %.

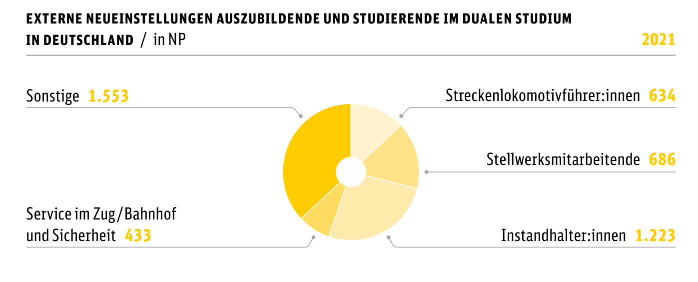


NACHWUCHSKRÄFTE IN DEUTSCHLAND PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Auszubildende [1]	11.668	11.356	10.676
Studierende im dualen Studium [1]	1.316	1.237	1.081
Trainees [2]	128	151	146
Praktikant:innen [2]	667	683	664
»Chance plus«-Teilnehmende [3]	184	211	195
Insgesamt [3]	**13.963**	**13.638**	**12.762**

[1] Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i.d.R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium).
[2] Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden.
[3] Vorjahreszahlen angepasst.

Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, erhöhen wir kontinuierlich unsere Kapazitäten.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN AUSZUBILDENDE UND STUDIERENDE IM DUALEN STUDIUM IN DEUTSCHLAND / in NP 2021



Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

2021 sind rund 4.500 (im Vorjahr: rund 4.600) Auszubildende und dual Studierende in ihre Berufsausbildung bzw. ihr Studium im DB-Konzern gestartet. Für die Ausbildungsplätze haben wir 2021 im Systemverbund Bahn rund 103.000 (im Vorjahr: rund 94.000) Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass wir gerade bei jungen Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber sind. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in.

Wir beteiligen uns an der sozialpartnerschaftlichen Neuordnung der wichtigsten Ausbildungsberufe im Eisenbahnverkehrswesen. So stand 2021 insbesondere das Neuordnungsverfahren des Ausbildungsberufs Eisenbahner:in im Betriebsdienst im Fokus. Voraussichtlich werden ab August 2022 die dann startenden Eisenbahner:innen im Betriebsdienst mit aktualisierten Ausbildungsinhalten starten.

Die Nachwuchskräfte des ersten Lehr-/Studienjahres haben 2021 ein mobiles Endgerät erhalten. Die Ausstattung mit mobilen Endgeräten war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Fortführung der Nachwuchsprogramme während der Corona-Pandemie.

Weitere Informationen im Abschnitt Nachwuchssicherung 264.

MITARBEITENDENBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei der Mitarbeitendenbindung und -entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Wir fördern Mitarbeitende in verschiedenen Themenfeldern:

- **Leisten:** »mein Performance Management« stellt den ehrlichen Dialog über Leistung in den Mittelpunkt, mit dem Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. Basierend auf den Erfahrungen im Bereich Führungskräfte wurden die Instrumente »meine Leistung« und »mein Impuls-Feedback« 2021 für mehr als 200.000 Mitarbeitende eingeführt. Erstmals hatten alle Mitarbeitenden damit u.a. die Möglichkeit, Feedback zu ihrem Arbeitsverhalten von Kolleg:innen und Geschäftspartner:innen einzuholen sowie ihren Führungskräften Feedback zu geben. Mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungsbeitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Angestellten stellt »meine Leistung« außerdem eine wichtige Weiche, um die Zielgröße von 30 % Frauen in Führung (Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen; FüPoG II) bis 2024 zu erreichen.
- **Lernen:** Das konzernweite Angebot von DB Akademie und DB Training wurde 2021 erweitert. Die DB Lernwelt hat sich dabei als zentrale Lernplattform weiter etabliert. Über 230.000 registrierte Nutzer:innen können neben geschäftsfeldspezifischen Inhalten auf über 500 Lerneinheiten zu den Themen Strategie, Digitalisierung, Lean-Management/DB Exzellenz sowie Umwelt und Nachhaltigkeit zugreifen. DB Lernwelt bietet die Möglichkeit, eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich weiterzuentwickeln. Der neu integrierte Bereich »Mitarbeitende für Mitarbeitende« bietet Mitarbeitenden die Möglichkeit, eigenes Wissen aufzubereiten und allen zur Verfügung zu stellen.
- **Entwickeln und besetzen:** Die strategische Nachfolgeplanung dient dazu, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Anspruch ist es, Qualität und Diversität bei Besetzungen zu erhöhen sowie Orientierung für eine konzernweite berufliche Entwicklung zu geben. 2021 bezog sich die Nachfolgeplanung auf über 1.000 Managementfunktionen. Mit den drei Karrierewegen – Führungs-, Experten- und Projektkarriere – stellen wir uns schlagkräftig für die Zukunft auf und bieten attraktive Alternativen zur klassischen Führungskarriere an. Die DB Fachexpertenkarriere befindet sich momentan in der Umsetzung und wird bis Ende 2022 im DB-Konzern in allen Geschäftsfeldern

eingeführt. Zusätzlich haben wir 2021 unser Talentmanagement mit dem DB Karriere Lab neu ausgerichtet, sodass Eigeninitiative und Individualität stärker honoriert und mehr Sichtbarkeit der Talente über alle Karrierewege erzeugt wird.

— **Einsteigen und umsteigen:** Ist eine Besetzungsentscheidung getroffen, unterstützt ein strukturiertes Einstiegsmanagement dabei, sich auf die neue Funktion vorzubereiten und im neuen Bereich oder Unternehmen anzukommen. Mit unserer Onboarding-Plattform stellen wir relevante Informationen zum Einstieg zur Verfügung. Maßnahmen des strukturierten und integrierten Wissenstransferprozesses unterstützen das Ankommen in den Aufgaben, den Prozessen und dem Systemverbund Bahn. Die persönliche Begleitung durch Führungskraft und Kolleg:innen sind wichtig für das soziale Ankommen. Mit unserem konzernweiten Patenprogramm und einem Generationenmanagement werden die Integration und das gegenseitige Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert. Neben dem Einstieg neuer Mitarbeitender unterstützt ein Wiedereinstiegsmanagement Kolleg:innen während befristeter Abwesenheiten und bei der bestmöglichen Gestaltung des Wiedereinstiegs. Hierdurch fördern wir die Bindung von Frauen in Führung bzw. von Frauen mit Führungsambitionen und leisten einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der Zielgröße von 30 % Frauen in Führung bis 2024.

Für jedes dieser Themenfelder tragen die Mitarbeitenden Verantwortung und werden von der Führungskraft unterstützt. Gemeinsamer Maßstab für diese Themenfelder ist der »Kompass für ein Starkes Miteinander«. Er soll die Richtung zeigen, um Führung, Zusammenarbeit und Kultur im DB-Konzern im Sinne der Starken Schiene zu verändern. Im Kompass stehen die fünf wichtigsten Prinzipien, mit denen jede:r im DB-Konzern mit alltäglichem Verhalten die Starke Schiene erfolgreich machen kann. Die Kompassprinzipien wurden konsequent in Diagnostik, Einstiegsmanagement, Leistungseinschätzung, Karriereentwicklung und Qualifizierung verankert. So wurde der »Kompass für ein Starkes Miteinander« auch in alle Führungskräfteschulungen integriert und erste Auswahlverfahren für Führungskräfte danach ausgerichtet.

Weitere Informationen im Abschnitt Personalentwicklung 263 f.

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

2021 wurden weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden 54 identifiziert und ausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die wichtigsten Anliegen der Mitarbeitenden priorisiert und mit Vorstandsunterstützung umgesetzt.

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT UND UNTERNEHMENSKULTUR

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT	2021	2020	2019
Mitarbeitendenzufriedenheit [1] in ZI	–	3,9	–
Kompassindex [2] in %	49	–	–

[1] Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) erhoben.
[2] In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird konzernweit alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung (MAB) ermittelt. Seit 2021 wird in den Zwischenjahren für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt. Der Kompassindex ersetzt ab 2021 die Kennzahl Durchführungsquote Folgeworkshops.

Unter dem neuen Motto »Teilnehmen – Teil sein« führen wir alle zwei Jahre die konzernweite MAB durch – zuletzt 2020. Die Mitarbeitendenbefragung hat sich als Instrument im DB-Konzern etabliert und liefert konkrete Anhaltspunkte für Verbesserungen auf allen Ebenen. Wesentlicher Bestandteil im Umgang mit den MAB-Ergebnissen ist neben dem transparenten Teilen der Resultate mit allen Mitarbeitenden insbesondere die Arbeit mit den Ergebnissen in dem sich anschließenden Folgeprozess. Anfang 2021 erhielten konzernweit alle Führungskräfte Zugriff auf ihre aggregierten MAB-Ergebnisse und teilten diese mit ihren Mitarbeitenden. Im Anschluss starteten dann die teamübergreifenden Miteinander-Werkstätten als zentrales Element des MAB-Folgeprozesses. Trotz erschwerter Bedingungen durch die Corona-Pandemie wurden 2021 über 3.000 Miteinander-Werkstätten durchgeführt.

Im September 2021 fand erstmals, ergänzend zur MAB, das Kulturbarometer statt – eine Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Es misst die Konzernkultur i.S.d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander« und erfasst die Mitarbeitendenzufriedenheit und den Erfolg der Starken Schiene mit Blick auf ein starkes Team DB. Rund 16.500 per Zufallsstichprobe ermittelte Mitarbeitende wurden zur Teilnahme eingeladen. Nach dem Motto »Eine für Viele – Eure Stimme für das Kulturbarometer« konnten sie stellvertretend für ihre Kolleg:innen Rückmeldung zu den Themen Miteinander, Zufriedenheit, Team DB und der Starken Schiene geben.

Die repräsentativen Ergebnisse des Kulturbarometers ermöglichen in den Zwischenjahren der MAB eine erneute Standortbestimmung mit Fokus auf die Unternehmenskultur. Beim Kulturbarometer steht der Kompassindex im Mittelpunkt der Befragung.

Die Ergebnisse spiegeln nach wie vor den Zuspruch zur Starken Schiene wider, und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist nur leicht gesunken. Insgesamt erfährt das Team DB jedoch, im Gegensatz zu den Ergebnissen der MAB 2020 und der dort sichtbaren Aufbruchstimmung, einen Dämpfer. Der Kompassindex, den wir erstmals mit der MAB 2020 erhoben haben, misst, wie sich das Miteinander und die Unternehmenskultur entwickelt haben. Nach den Ergebnissen der MAB 2020 – hier lag der Index bei 57 % – sank er 2021 auf 49 % Zustimmung. Die Ergebnisse des Kulturbarometers wurden insbesondere auf strategisch ausgerichteten Ebenen zum Anlass genommen, um mit Blick auf v.a. niedrig bewertete Themenkomplexe genauer zu analysieren, worin die niedrigeren Werte begründet sind. Die Ergebnisse eignen sich als Wegweiser für das weitere Vorgehen im DB-Konzern hinsichtlich eines starken Teams DB.

Arbeit der Zukunft

Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftssicher aufzustellen, wollen wir die Arbeit der Zukunft im DB-Konzern aktiv gestalten. Wichtig ist uns hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeitenden, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten und im direkten Kontakt mit unseren Kund:innen maßgeblich zum Erfolg beitragen.

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir entwickeln Beschäftigungsbedingungen auf Basis aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher Entwicklungen sowie der Erwartungen von Mitarbeitenden und Bewerber:innen an einen modernen Arbeitgeber konsequent im Sinne der Strategie Starke Schiene weiter. Dabei sind Themen wie Flexibilisierung, Partizipation und Individualisierung wesentlich.

GRI 102-43

Tarifrunde 2020/2021 abgeschlossen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn 93 (Integrierter Bericht 2020) unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigten wir uns mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- 2021 erhalten die Mitarbeitenden 600 € und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden, z.B. wurden zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt.
- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitsgesetz (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gelten auch weiterhin die Tarifverträge, die DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Entgelterhöhung von 1,5 % zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden haben wir uns mit der GDL im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5 % und um weitere 1,8 % zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie, die je nach Entgeltgruppe 600 €, 400 € bzw. 300 € beträgt. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH geschlossen.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern Grundlage für die Anwendung der Tarifverträge ist. Danach kommt in solchen Betrieben, in denen sich unterschiedliche Tarifverträge in ihrem Geltungsbereich überschneiden, der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung, die in dem jeweiligen Betrieb die meisten in einem Arbeitsverhältnis stehenden Mitglieder organisiert (Mehrheitstarifvertrag).

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement unserer Mitarbeitenden insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt.



Flexible Gestaltung der Arbeitszeit

Wir werden den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung gerecht. Unsere Bemühungen, Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Arbeitszeitgestaltung stetig weiterzuentwickeln, zahlt auf die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität ein und hat somit hohe Bedeutung für die Mitarbeitendenbindung und -rekrutierung. In diesem Zusammenhang bieten wir z.B. das Wahlmodell Arbeitszeit an. Mitarbeitende können entscheiden, ob sie ihre Arbeitszeit um eine oder zwei Wochenstunden reduzieren, sechs oder zwölf Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr nehmen oder ein erhöhtes Entgelt vorziehen. Für 2021 haben sich rund zwei Drittel der Tarifarbeitnehmer:innen im Geltungsbereich der Regelung für ein Modell mit zusätzlichem Urlaub entschieden.

Auch bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für unsere Mitarbeitenden mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Mitarbeitende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende ein Wertguthabenkonto.

Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an.

Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

In den Betrieben mit Schicht- und Wechseldienst stärken wir im Rahmen von betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitszeitgestaltung sowie die Individualisierung der Arbeitszeitgestaltung. Im Rahmen eines standardisierten Projektvorgehens und einer mit den Tarifparteien und Geschäftsfeldern abgestimmten Projektschablone erfolgt unter aktiver Einbindung der Mitarbeitenden die Suche nach passenden, machbaren, kundengerechten und nachhaltigen Lösungen – immer im Abgleich zwischen den Wünschen der Mitarbeitenden sowie betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen. Bspw. wurden 2021 mit den App-Anwendungen »Meine Zeit« und »Mein Tausch« Lösungen zur individuellen Dienstplangestaltung für das Bordpersonal bei DB Fernverkehr eingeführt. Sie ermöglichen es, Dienstpläne möglichst eng an den individuellen Wünschen der Mitarbeitenden auszurichten.

Weitere Informationen im Abschnitt Sozial- und Nebenleistungen 265 f.

Mobilitätsleistungen und geförderter Wohnraum

Mit einer digitalen Wohnungsbörse erleichtern wir unseren Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert. 2020 haben wir Kooperationsverträge mit sechs Wohnungsunternehmen abgeschlossen, die unseren Mitarbeitenden Zugang zu einem Pool von rund 600.000 Wohnungen ermöglichen. Wir achten bei der Auswahl der Kooperationspartner neben der Lage der Wohnungen auch auf die durchschnittlichen Miethöhen. Zusätzlich analysieren wir die Bedarfslage unserer Mitarbeitenden, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und bei Bedarf umsetzen zu können.

Wir streben an, unseren Mitarbeitenden ein vielseitiges, grünes, flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus v.a. DB-eigenen und digital verwaltbaren Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad oder auch die Fahrvergünstigungen, insbesondere im DB-Fernverkehr, bilden hierbei den für die Mitarbeitenden bereits gelegten Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus zu Sonderkonditionen unser Bikesharing-Angebot Call a Bike und unser Carsharing-Angebot Flinkster nutzen und die BahnCard 100 statt Firmenwagen wählen. Auch für den Weg zur Arbeit ermöglichen wir unseren Mitarbeitenden Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket. Hierzu schließen wir sukzessive Kooperationsverträge mit Verkehrsverbünden.

Modernes Gesundheitsmanagement

Während der Corona-Pandemie konnten wir wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere unsere Krisenstabsarbeit des betrieblichen Gesundheitsmanagements einen wichtigen Anteil. Das betriebliche Gesundheitsmanagement folgt mit seinen Aktivitäten und Schutzmaßnahmen dem deutschen Nationalen Pandemieplan, den Arbeitsschutzregelungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und Vorsorgeempfehlungen des Robert-Koch-Instituts. Ziele der Krisenstabsarbeit sind u.a. die Minimierung des Infektionsrisikos am Arbeitsplatz, die Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe, der Erhalt der betrieblichen Infrastruktur und die Sicherstellung der Grundversorgung. Das Gesundheitsmanagement steht in ständigem Austausch mit den Gesundheitsbehörden von Bund und Ländern, dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) sowie dem BMDV. Mitarbeitenden und Führungskräf-



ten bietet das Gesundheitsmanagement Hilfestellungen, Informations- und Unterstützungsangebote, um die Corona-Pandemie gemeinsam zu bewältigen. Ein Beitrag zur Gestaltung moderner Beschäftigungsbedingungen ist in diesem Zusammenhang auch die Digitalisierung von Gesundheitsangeboten. Daneben sind die Folgeerscheinungen der Corona-Pandemie im besonderen Fokus, wie z.B. Long bzw. Post-Covid und auch der Umgang mit psychischen Belastungen während der Corona-Pandemie. Hierzu und zur ergonomischen Beratung wurden, jeweils mithilfe der Sozialpartnerschaften mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH, dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES), BAHN-BKK sowie der Knappschaft-Bahn-See, Angebote entwickelt.

Weitere Informationen im Abschnitt Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement 266 f.

DB-internes Impfangebot

Zur Unterstützung der Corona-Impfkampagne in Deutschland bieten wir unseren Mitarbeitenden ein eigenes Impfangebot an. Dazu haben wir an zehn zentralen Standorten (Hamburg, Hannover, Berlin, Leipzig, Frankfurt am Main, Köln, Duisburg, Karlsruhe, Nürnberg und München) eigene Impfzentren eingerichtet und betreiben diese selbstständig mit Unterstützung durch die betriebsärztlichen Dienstleister PIMA und ASAM prevent. Die DB-internen Impfzentren waren zunächst von Juni 2021 bis Ende August 2021 geöffnet. Vor dem Hintergrund ausreichend zur Verfügung stehender Ressourcen an Impfstoff und medizinischem Personal konnte das Impfangebot auch auf Familienangehörige von DB-Mitarbeitenden sowie auf Mitarbeitende der Sozialpartner ausgeweitet werden. Insgesamt wurden rund 32.000 Impfungen vorgenommen.

Am 6. Dezember 2021 öffneten die DB-internen Impfzentren erneut. Neben der Grundimmunisierung ist es auch möglich, eine Auffrischungsimpfung zu erhalten. Das Angebot richtete sich erneut an Mitarbeitende, konnte aber bereits Mitte Dezember 2021 auf Familienangehörige sowie auf Mitarbeitende von Sozialpartnern ausgeweitet werden.

Mobiles Arbeiten

Wir gehen konsequent weitere Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Wir knüpfen damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

ARBEIT DER ZUKUNFT UND DIVERSITY

Die systematische Auseinandersetzung mit Innovationen und Visionen zur Arbeit der Zukunft erfolgt im Rahmen der Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« Ziel ist es, sich rechtzeitig mit wichtigen strategischen Fragestellungen zu befassen, Wissen auszutauschen und neue Ideen zu testen. Hierfür erarbeiten wir mit der HR-Trendmap regelmäßig eine Übersicht der relevanten HR-Zukunftstrends, die wir auf verschiedenen Ebenen im DB-Konzern diskutieren, um Ableitungen für Maßnahmen, Projekte und Initiativen zu treffen.

2021 wurde unsere innovative Digitalkonferenz »Woche der neuen Arbeit« veranstaltet. Unter dem Motto »Von Mitarbeitenden für Mitarbeitende« wurde ein interaktives Programm mit über 70 virtuellen Programmpunkten aus dem gesamten DB-Konzern organisiert. Es bot die Möglichkeit, sich konzernweit zu Themen wie neuen Formen der Zusammenarbeit, moderne Führung, Agilität und Selbstorganisation sowie zukünftige Berufsbilder auszutauschen.

Unter dem Dach der Initiative »Menschen. Machen. Zukunft.« arbeiten zwei H-Zukunftslabs, deren Expert:innen es sich zur Aufgabe machen, neue Antworten auf wichtige Zukunftsfragen zu finden:

- H-Zukunftslab 1 »Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche« entwickelt eine Methode, um künftige Veränderungen in DB-Berufen zu erkennen und rechtzeitig Maßnahmen zur Nachführung und Qualifizierung von Mitarbeitenden einzuleiten. 2021 wurden zahlreiche Berufsprofile überprüft und Empfehlungen abgeleitet.
- Im H-Zukunftslab 2 »Neue Formen der Zusammenarbeit« zeigen Expert:innen auf, wie mittels Agilität und Selbstorganisation mehr Handlungs- und Entscheidungsspielräume gestaltet werden können. Über 7.000 Mitarbeitende arbeiten in agilen Organisationseinheiten oder befinden sich in der Transformation. 2021 ist dieses Know-how in einen Managementleitfaden und ein konzernübergreifendes Bekenntnis zu neuen Formen der Zusammenarbeit im administrativen und operativen Bereich eingeflossen.

Unter dem Motto »#Einziganders denken, fühlen, arbeiten und leben.« drehte sich in der konzernweiten Diversity-Woche alles um das Thema Perspektivenvielfalt. Ziel der digitalen Veranstaltung war es, Vielfalt im DB-Konzern zu zeigen, zu diskutieren und sich zu vernetzen. Konkrete Möglichkeiten, Vielfalt im Arbeitsalltag zu befördern, wurden über verschiedene konzernspezifische Produkte, wie z.B. den Diversity-Podcast »Darf ich das?«, vermittelt.



30 % Frauen in Führung

Im Oktober 2021 wurde das FüPoG II zum Anlass genommen, eine neue Steuerungslogik mit entsprechenden Zielen zur Erhöhung des Anteils von Frauen in Führung zu beschließen. Der Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom FüPoG II betroffenen Gesellschaften soll bis Ende 2024 auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30 % steigen. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasst bezogen auf die zum 31. Dezember 2021 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 25,4 %. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen, attraktive Arbeitsbedingungen und interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen soll zudem der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft erhöht werden.

TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Mit Smart HR verfolgen wir die Ablösung unseres aktuellen Personalmanagementsystems durch eine cloudbasierte Lösung, in der Mitarbeitende über digitale Services HR-Produkte jederzeit und ortsunabhängig nutzen können. Wir befinden uns derzeit in der Designphase. Die Implementierung geht bis 2024 und wird in zwei Wellen verlaufen. Ein erster Go-live soll Mitte 2023 erfolgen.

GRI 102-7

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE PER 31.12. / in VZP	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
DB Fernverkehr	18.790	18.794	-4	–	17.289
DB Regio	37.220	37.159	+61	+0,2	36.374
DB Cargo	30.057	30.052	+5	–	29.525
DB Netze Fahrweg	51.290	50.330	+960	+1,9	48.787
DB Netze Personenbahnhöfe	6.811	6.525	+286	+4,4	6.216
DB Netze Energie	1.900	1.861	+39	+2,1	1.772
Sonstige	58.345	57.878	+467	+0,8	55.497
Systemverbund Bahn	**204.413**	**202.599**	**+1.814**	**+0,9**	**195.460**
DB Arriva	43.189	46.008	-2.819	-6,1	52.331
DB Schenker	76.114	74.161	+1.953	+2,6	76.153
DB-Konzern	**323.716**	**322.768**	**+948**	**+0,3**	**323.944**
± Konsolidierungskreisänderungen	-605	–	-605	–	–
DB-Konzern – vergleichbar	**323.111**	**322.768**	**+343**	**+0,1**	**323.944**

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2021 lag die Mitarbeitendenzahl auf dem Niveau des Vorjahresendes. Rückgänge bei DB Arriva v.a. aufgrund des coronabedingten Nachfragerückgangs bei UK Bus wurden durch einen Anstieg bei DB Schenker im Wesentlichen infolge der positiven Geschäftsentwicklung sowie einer leicht höheren Mitarbeitendenzahl im Systemverbund Bahn vollständig kompensiert. Hier wirkten v.a. Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und Qualität bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Im Bereich Sonstige stieg die Zahl der Mitarbeitenden zudem u.a. infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen, zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitserfordernissen infolge der Corona-Pandemie sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN PER 31.12. / in VZP	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	209.763	207.996	+1.767	+0,8	202.328
Europa (ohne Deutschland)	84.260	85.699	-1.439	-1,7	92.106
Asien/Pazifik	16.985	16.764	+221	+1,3	16.890
Nordamerika	9.256	9.027	+229	+2,5	9.285
Übrige Welt	3.452	3.282	+170	+5,2	3.335
DB-Konzern	**323.716**	**322.768**	**+948**	**+0,3**	**323.944**

VERBUNDENHEIT DER MITARBEITENDEN / in Jahren	2021	2020	2019
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	16	17	17
Altersdurchschnitt	45	45	45

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

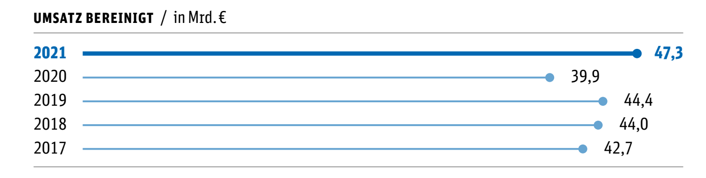
FRAUENANTEIL PER 31.12. / in %	2021	2020	2019
DB-Konzern	24,4	24,3	24,3
in Deutschland	23,4	23,3	23,3

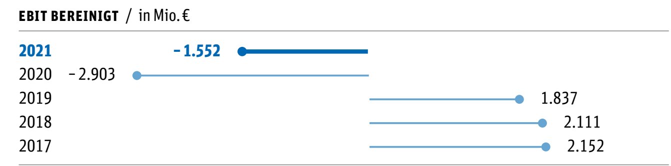
Weitere Informationen im Abschnitt Mitarbeitendenzahl und -struktur 267.

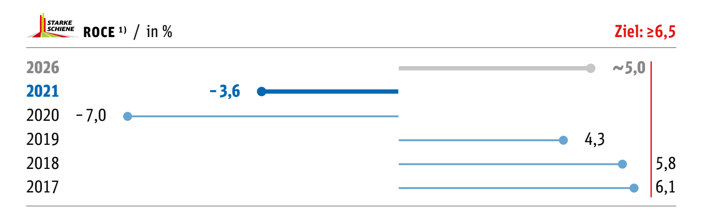
GESCHÄFTSVERLAUF

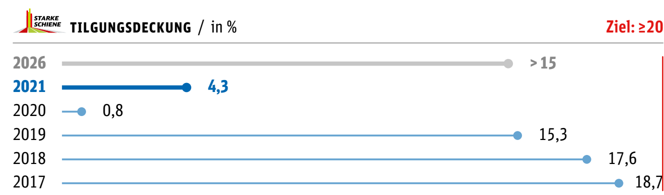
Kennzahlenübersicht

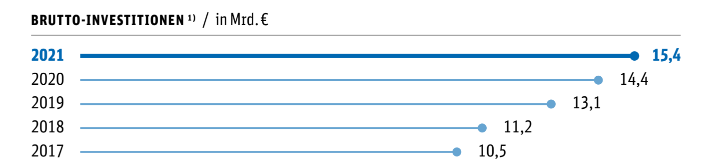
ÖKONOMIE

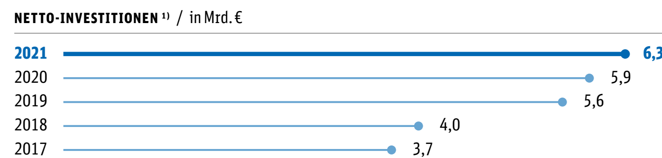


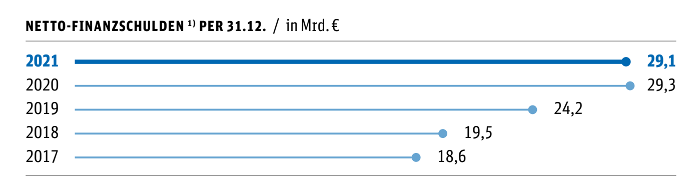


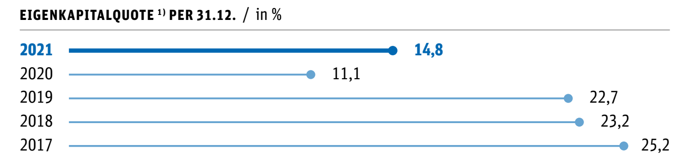












[1] Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt (**Integrierter Bericht 2019** 101) eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel



UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz		Veränderung			Außenumsatz		Veränderung		
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	2.911	2.879	+32	+1,1	4.985	2.792	2.753	+39	+1,4	4.824
DB Regio	8.043	7.662	+381	+5,0	8.945	7.929	7.553	+376	+5,0	8.830
DB Cargo	4.487	4.119	+368	+8,9	4.449	4.195	3.854	+341	+8,8	4.188
DB Netze Fahrweg	5.984	5.660	+324	+5,7	5.652	1.975	1.808	+167	+9,2	1.687
DB Netze Personenbahnhöfe	1.285	1.258	+27	+2,1	1.339	520	525	-5	-1,0	590
DB Netze Energie	3.366	2.724	+642	+23,6	2.812	1.808	1.297	+511	+39,4	1.308
Sonstige	5.685	5.375	+310	+5,8	5.192	593	523	+70	+13,4	581
Konsolidierung Systemverbund Bahn	-11.741	-11.166	-575	+5,1	-11.154	–	–	–	–	–
Systemverbund Bahn	**20.020**	**18.511**	**+1.509**	**+8,2**	**22.220**	**19.812**	**18.313**	**+1.499**	**+8,2**	**22.008**
DB Arriva	4.069	3.990	+79	+2,0	5.410	4.067	3.988	+79	+2,0	5.405
DB Schenker	23.443	17.671	+5.772	+32,7	17.091	23.371	17.601	+5.770	+32,8	17.018
Konsolidierung Übrige	-282	-270	-12	+4,4	-290	–	–	–	–	–
DB-Konzern	**47.250**	**39.902**	**+7.348**	**+18,4**	**44.431**	**47.250**	**39.902**	**+7.348**	**+18,4**	**44.431**

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt		Veränderung			EBIT bereinigt		Veränderung		
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	-1.434	-1.337	-97	+7,3	789	-1.790	-1.681	-109	+6,5	485
DB Regio	218	184	+34	+18,5	1.056	-417	-451	+34	-7,5	408
DB Cargo	-100	-321	+221	-68,8	13	-481	-728	+247	-33,9	-308
DB Netze Fahrweg	1.010	1.086	-76	-7,0	1.443	334	409	-75	-18,3	807
DB Netze Personenbahnhöfe	160	171	-11	-6,4	349	1	24	-23	-95,8	210
DB Netze Energie	254	91	+163	–	128	169	5	+164	–	43
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-25	-220	+195	-88,6	-162	-545	-753	+208	-27,6	-622
Systemverbund Bahn	**83**	**-346**	**+429**	**–**	**3.616**	**-2.729**	**-3.175**	**+446**	**-14,0**	**1.023**
DB Arriva	359	51	+308	–	752	-73	-431	+358	-83,1	289
DB Schenker	1.845	1.307	+538	+41,2	1.082	1.248	711	+537	+75,5	538
Konsolidierung Übrige	-0	-10	+10	-100	-14	2	-8	+10	–	-13
DB-Konzern	**2.287**	**1.002**	**+1.285**	**+128**	**5.436**	**-1.552**	**-2.903**	**+1.351**	**-46,5**	**1.837**
Marge in %	4,8	2,5	–	–	12,2	-3,3	-7,3	–	–	4,1

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen		Veränderung			Netto-Investitionen		Veränderung		
	2021	2020	absolut	%	2019	2021	2020	absolut	%	2019
DB Fernverkehr	1.507	1.290	+217	+16,8	1.241	1.507	1.250	+257	+20,6	1.241
DB Regio	480	434	+46	+10,6	560	455	418	+37	+8,9	548
DB Cargo	525	452	+73	+16,2	570	497	438	+59	+13,5	523
DB Netze Fahrweg	9.349	8.480	+869	+10,2	7.441	1.738	1.363	+375	+27,5	1.055
DB Netze Personenbahnhöfe	1.380	1.338	+42	+3,1	1.096	297	253	+44	+17,4	262
DB Netze Energie	340	273	+67	+24,5	193	66	51	+15	+29,4	61
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	695	861	-166	-19,3	612	689	861	-172	-20,0	611
Systemverbund Bahn	**14.276**	**13.128**	**+1.148**	**+8,7**	**11.713**	**5.249**	**4.634**	**+615**	**+13,3**	**4.301**
DB Arriva	267	457	-190	-41,6	718	249	435	-186	-42,8	683
DB Schenker	844	817	+27	+3,3	662	844	817	+27	+3,3	662
Konsolidierung Übrige	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DB-Konzern	**15.387**	**14.402**	**+985**	**+6,8**	**13.093**	**6.342**	**5.886**	**+456**	**+7,7**	**5.646**
davon Investitionszuschüsse	9.045	8.516	+529	+6,2	7.447	–	–	–	–	–

Umfeldbedingungen

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN IM VORJAHRESVERGLEICH / in %	2021	2020	2019
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+11,7	-5,6	+0,5
BIP			
Welt	+5,8	-3,5	+2,6
USA	+5,7	-3,4	+2,3
China	+8,1	+2,2	+6,0
Japan	+1,6	-4,5	-0,2
Europa	+5,7	-5,8	+1,7
Euro-Raum	+5,2	-6,5	+1,6
Deutschland	+2,8	-4,9	+1,1

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2019 bis 2021 entsprechen den per Februar 2022 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Oxford Economics

Die Weltwirtschaft verzeichnete 2021 ein kräftiges Wachstum. Global gesehen wurde der coronabedingte Einbruch bereits mehr als ausgeglichen, sodass die Wirtschaftsleistung nur noch leicht unter dem Wachstumspfad aus Vor-Coronazeiten liegt. Allerdings setzte die Erholung in den Weltregionen unterschiedlich stark und teilweise verzögert ein. Hierdurch wurden schon vor der Corona-Pandemie bestehende Ungleichgewichte verstärkt. So sind gerade China und andere fernöstliche Volkswirtschaften, die schon vor der Corona-Pandemie stark gewachsen sind, weniger beeinträchtigt worden bzw. die Erholung setzte schneller ein. Dies gilt auch für andere Emerging Markets weltweit, während Entwicklungsländer im Durchschnitt stärker von der Corona-Pandemie getroffen wurden und sich später erholten. Unter den Industrieländern haben sich bspw. die USA sehr schnell von dem Einbruch erholt.

Im Vergleich sind die Volkswirtschaften Europas relativ stark von der Corona-Pandemie getroffen worden. Insbesondere die großen Industrienationen Westeuropas hatten sehr starke Einbrüche zu verzeichnen. Die Erholung setzte zwar schon Ende 2020 ein, war jedoch weniger kräftig als erhofft. In Deutschland hat der Staat stärker als in vielen anderen Ländern Maßnahmen zur Belebung der Wirtschaft ergriffen, wodurch sowohl die Rezession 2020 als auch die nachfolgende Erholung 2021 weniger ausgeprägt sind. Deutschland profitierte auch von der wieder anziehenden globalen Nachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern.

Während die Industrieproduktion vergleichsweise wenig von coronabedingten Einschränkungen betroffen war, sind einige Dienstleistungssektoren, insbesondere der Tourismus, sehr stark eingeschränkt worden. Dies wirkte sich auch 2021 noch stark aus, da Reisen wegen der bestehenden Einschränkungen und Unsicherheiten nicht gebucht wurden.

Der Handel hat sich im Vergleich zur gesamten Wirtschaftsleistung weltweit sehr schnell erholt und übertraf 2021 bereits deutlich das Vor-Corona-Niveau. Dies führte dazu, dass teilweise Transportkapazitäten knapp wurden und infolgedessen die Frachtraten deutlich anstiegen. Auch viele Rohstoffe und andere Vorleistungsgüter wurden stark nachgefragt, sodass die Preise stiegen. Dies gilt auch für den Ölpreis. Bei einigen Vorleistungsgütern wie Halbleitern waren die Engpässe so gravierend, dass andere Branchen wie die Automobilproduktion in ihrem Wachstum beschränkt wurden. Die anziehende Inflation beschränkt die Möglichkeit der Europäischen Zentralbank (EZB), durch eine expansive Geldpolitik die Konjunktur in Europa weiter anzukurbeln.

ENERGIEMÄRKTE

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher zumindest kurzfristig nicht voll auf unsere Aktivitäten durch.

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
Durchschnittspreis	71,0	43,2	+27,8	+64,4
Höchstpreis	86,7	71,8	–	–
Tiefstpreis	50,5	16,0	–	–
Jahresendpreis	77,8	51,8	+26,0	+50,2

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis hat sich 2021 durch das schnelle Wiederanziehen der Weltwirtschaft und die hierdurch steigende Nachfrage bei gleichzeitig begrenzten Fördermengen deutlich erhöht. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch Währungskurseffekte etwas abgeschwächt.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland wurden über den Ölpreisanstieg hinaus zusätzlich getrieben durch die Einführung der CO_2-Steuer sowie den Wiederanstieg der temporär abgesenkten Mehrwertsteuer zum Jahresbeginn 2021. Sie lagen 2021 um rund 22 % über den Vorjahreswerten.

Für gewöhnlich stärken steigende Kraftstoffpreise die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Pkw. Angesichts der auch 2021 weiter wirkenden Corona-Einschränkungen und der dementsprechenden Bevorzugung individueller, da kontaktärmerer Verkehrsmittel war die Kraftstoffpreisentwicklung 2021 allerdings von untergeordneter Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr.

Strom und Emissionszertifikate

	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	89,0	40,5	+48,5	+120
Höchstpreis	325,2	50,0	–	–
Tiefstpreis	48,7	33,9	–	–
Jahresendpreis	120,5	50,0	+70,5	+141
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO_2				
Durchschnittspreis	53,7	24,8	+28,9	+117
Höchstpreis	90,8	33,5	–	–
Tiefstpreis	31,3	14,3	–	–
Jahresendpreis	80,7	32,7	+48,0	+147

Quelle: Thomson Reuters

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten 2021 außerordentlich stark zu. Wichtigste Preistreiber waren die Preise für Emissionsberechtigungen (European Allowances im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie der Preisanstieg für Erdgas. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten dämpfend.

Ertragslage

- *Wirtschaftliche Entwicklung infolge der Corona-Auswirkungen auf den Personenverkehr weiter unter Druck.*
- *Anhaltend sehr positive Entwicklung von DB Schenker.*
- *Umsatz über Vor-Corona-Niveau, Ergebnisgrößen verbessern sich gegenüber 2020 deutlich.*

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

GRI 102-48 Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde auch 2021 wesentlich durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Corona-Beschränkungen führten zu Jahresbeginn 2021 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten, die noch nicht durch die Corona-Pandemie beeinflusst waren, zu einem starken Einbruch der Reisendenzahlen. Seit März 2021 ist u.a. infolge der voranschreitenden Impfkampagne wieder eine deutliche Erholung der Nachfrage im Personenverkehr zu verzeichnen.

Veränderungen im Konsolidierungskreis 194f. haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung 2021 nicht wesentlich beeinflusst.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Umsatz	47.075	39.901	+7.174	+18,0	44.430
± Sondereffekte	175	1	+174	–	1
Umsatz bereinigt	**47.250**	**39.902**	**+7.348**	**+18,4**	**44.431**
davon Systemverbund Bahn	20.020	18.511	+1.509	+8,2	22.220
± Konsolidierungskreisänderungen	-39	-6	-33	–	–
± Währungskursänderungen	-36	–	-36	–	–
Umsatz vergleichbar	**47.175**	**39.896**	**+7.279**	**+18,2**	**44.431**
davon Systemverbund Bahn	19.988	18.505	+1.483	+8,0	22.220

Der Umsatz stieg im Wesentlichen getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker. Mit Ausnahme von DB Netze Personenbahnhöfe (coronabedingt rückläufiges Vermietungsgeschäft) verzeichneten auch die Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn 99ff. steigende Umsätze. Treiber waren v.a. die Nachfrageerholung bei DB Cargo, marktbedingte Preiseffekte bei DB Netze Energie sowie höhere Bestellerentgelte bei DB Regio. Gegenläufig dämpfend wirkten coronabedingte Fahrgastrückgänge im ersten Quartal 2021 und die Tarifauseinandersetzung mit der GDL 38. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass das erste Quartal 2020 noch überwiegend frei von Corona-Effekten war.

Bei DB Arriva stieg der Umsatz im Wesentlichen infolge von Erholungseffekten und höheren staatlichen Unterstützungsmaßnahmen sowie aufgrund von Währungskurseffekten leicht. Die Beendigung des Rail-North-(ARN-)Franchise (Integrierter Bericht 2020 157) in 2020 hatte einen dämpfenden Effekt.

Die Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich und resultierten 2021 im Wesentlichen aus Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren in der Infrastruktur 51. Veränderungen im Konsolidierungskreis 194f. und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen:

- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen den Bereich Sonstige (+21 Mio. €), DB Schenker (+12 Mio. €) und DB Netze Fahrweg (+6 Mio. €) in 2021 sowie DB Fernverkehr (−4 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (−2 Mio. €) in 2020.
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Arriva (+82 Mio. €), DB Cargo (+6 Mio. €) und DB Schenker (−51 Mio. €).

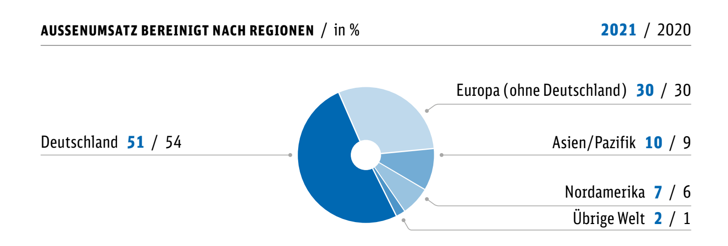


Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZSTRUKTUR BEREINIGT / in %	2021	2020	2019
DB Fernverkehr	5,9	6,9	10,9
DB Regio	16,8	18,9	19,9
DB Cargo	8,9	9,7	9,4
DB Netze Fahrweg	4,2	4,5	3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1,1	1,3	1,3
DB Netze Energie	3,8	3,3	2,9
Sonstige	1,2	1,3	1,3
Systemverbund Bahn	**41,9**	**45,9**	**49,5**
DB Arriva	8,6	10,0	12,2
DB Schenker	49,5	44,1	38,3
DB-Konzern	**100**	**100**	**100**

Infolge des sehr starken Umsatzanstiegs hat sich die Umsatzstruktur spürbar zugunsten von DB Schenker verschoben. Der Anteil ist auf knapp die Hälfte des Konzernumsatzes angestiegen.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % **2021** / 2020



AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	24.055	21.568	+2.487	+11,5	25.165
Europa (ohne Deutschland)	14.278	12.031	+2.247	+18,7	13.653
Asien/Pazifik	4.957	3.519	+1.438	+40,9	3.121
Nordamerika	3.180	2.236	+944	+42,2	1.924
Übrige Welt	780	548	+232	+42,3	568
DB-Konzern	**47.250**	**39.902**	**+7.348**	**+18,4**	**44.431**

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv:
- In Deutschland wirkten sich neben der Entwicklung im Systemverbund Bahn auch deutliche Umsatzzuwächse bei DB Schenker aus.
- Die positive Umsatzentwicklung in den übrigen Regionen wurde durch die Entwicklung von DB Schenker getrieben.

ERGEBNISENTWICKLUNG

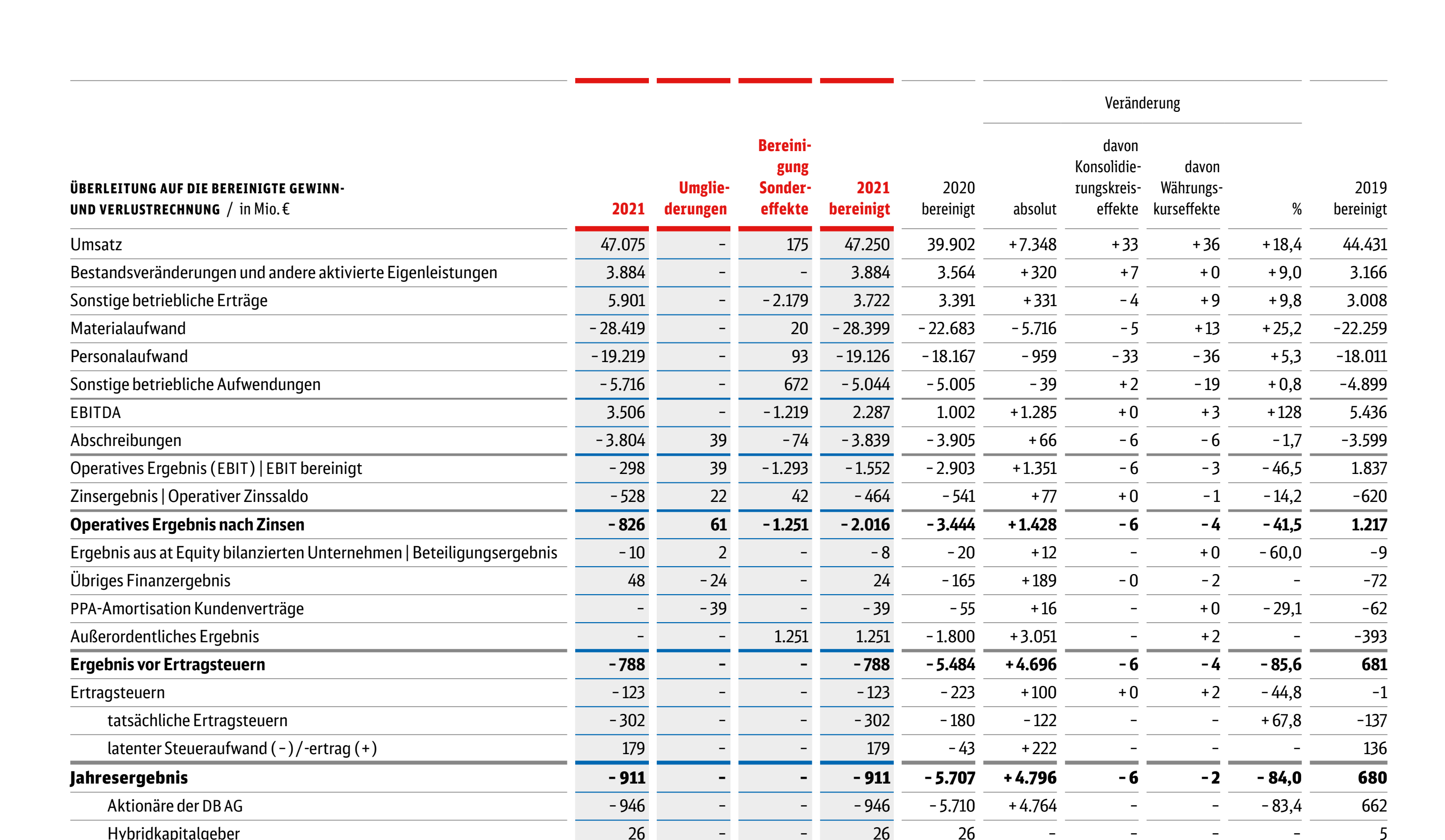

GRI 201-1

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war weiterhin geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Personenverkehr und die starke Entwicklung unserer Transport- und Logistikaktivitäten. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich wieder spürbar besser. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation aber angespannt:
- Im Systemverbund Bahn überstiegen Umsatzzuwächse v.a. infolge der Nachfrageerholung im Personen- und Schienengüterverkehr sowie Effekte aus Gegensteuerungsmaßnahmen zusätzliche Belastungen aus höheren Aufwendungen für Personal (Kapazitätsausbau und Tarifsteigerungen) und Material (u.a. leistungs- und preisbedingt gestiegene Energiekosten). Auch die Tarifauseinandersetzung mit der GDL 38 und die Auswirkungen der Hochwasser 38 hatten einen dämpfenden Effekt.
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war erneut sehr stark, v.a. getrieben durch die Entwicklung in der Luft- und der Seefracht.
- Auch bei DB Arriva war eine deutliche Erholung der operativen Ergebnisgrößen zu verzeichnen.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder 99ff.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
  - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden oder Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.
  - Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. V.a. im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine



ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2021	Umgliederungen	Bereinigung Sondereffekte	2021 bereinigt	2020 bereinigt	Veränderung absolut	davon Konsolidierungskreiseffekte	davon Währungskurseffekte	%	2019 bereinigt
Umsatz	47.075	–	175	47.250	39.902	+ 7.348	+ 33	+ 36	+ 18,4	44.431
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.884	–	–	3.884	3.564	+ 320	+ 7	+ 0	+ 9,0	3.166
Sonstige betriebliche Erträge	5.901	–	- 2.179	3.722	3.391	+ 331	- 4	+ 9	+ 9,8	3.008
Materialaufwand	- 28.419	–	20	- 28.399	- 22.683	- 5.716	- 5	+ 13	+ 25,2	-22.259
Personalaufwand	- 19.219	–	93	- 19.126	- 18.167	- 959	- 33	- 36	+ 5,3	-18.011
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.716	–	672	- 5.044	- 5.005	- 39	+ 2	- 19	+ 0,8	-4.899
EBITDA	3.506	–	- 1.219	2.287	1.002	+ 1.285	+ 0	+ 3	+ 128	5.436
Abschreibungen	- 3.804	39	- 74	- 3.839	- 3.905	+ 66	- 6	- 6	- 1,7	-3.599
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	- 298	39	- 1.293	- 1.552	- 2.903	+ 1.351	- 6	- 3	- 46,5	1.837
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	- 528	22	42	- 464	- 541	+ 77	+ 0	- 1	- 14,2	-620
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**- 826**	**61**	**- 1.251**	**- 2.016**	**- 3.444**	**+ 1.428**	**- 6**	**- 4**	**- 41,5**	**1.217**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	- 10	2	–	- 8	- 20	+ 12	–	+ 0	- 60,0	-9
Übriges Finanzergebnis	48	- 24	–	24	- 165	+ 189	- 0	- 2	–	-72
PPA-Amortisation Kundenverträge	–	- 39	–	- 39	- 55	+ 16	–	+ 0	- 29,1	-62
Außerordentliches Ergebnis	–	–	1.251	1.251	- 1.800	+ 3.051	–	+ 2	–	-393
Ergebnis vor Ertragsteuern	**- 788**	**–**	**–**	**- 788**	**- 5.484**	**+ 4.696**	**- 6**	**- 4**	**- 85,6**	**681**
Ertragsteuern	- 123	–	–	- 123	- 223	+ 100	+ 0	+ 2	- 44,8	-1
tatsächliche Ertragsteuern	- 302	–	–	- 302	- 180	- 122	–	–	+ 67,8	-137
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	179	–	–	179	- 43	+ 222	–	–	–	136
Jahresergebnis	**- 911**	**–**	**–**	**- 911**	**- 5.707**	**+ 4.796**	**- 6**	**- 2**	**- 84,0**	**680**
Aktionäre der DB AG	- 946	–	–	- 946	- 5.710	+ 4.764	–	–	- 83,4	662
Hybridkapitalgeber	26	–	–	26	26	–	–	–	–	5
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	9	–	–	9	- 23	+ 32	–	–	–	13
Ergebnis je Aktie in €										
unverwässert	- 2,20	–	–	- 2,20	- 13,28	+ 11,08	–	–	- 83,4	1,54
verwässert	- 2,20	–	–	- 2,20	- 13,28	+ 11,08	–	–	- 83,4	1,54

Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der umgegliederte Betrag resultiert im Wesentlichen aus Akquisitionen im Geschäftsfeld DB Arriva.

— Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich verändern würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

Entwicklung im Berichtsjahr

Die Ertragsentwicklung war insgesamt sehr positiv:

— Der deutliche Umsatzanstieg 86f. wurde v.a. getragen durch die Entwicklung von DB Schenker. Auch im Systemverbund Bahn war insgesamt wieder ein Umsatzzuwachs zu verzeichnen.

— Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen ebenfalls. Hier wirkten im Wesentlichen Veränderungen von Rückstellungen (u.a. für Drohverluste), gestiegene Zuschüsse u.a. bei DB Netze Personenbahnhöfe aus dem Konjunkturpaket 46 und bei DB Cargo v.a. für die Anlagenpreisförderung 48 sowie gestiegene Schrotterlöse bei DB Netze Fahrweg. Gegenläufig gingen die erhaltenen Corona-Unterstützungsleistungen aus der Branchenlösung für den Regionalverkehr 46 bei DB Regio etwas zurück.

Auch der Aufwand erhöhte sich v.a. infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker sowie höherer Personalaufwendungen im Systemverbund Bahn deutlich, aber im Verhältnis zu den Erträgen insgesamt unterproportional:

— Der Materialaufwand erhöhte sich spürbar, primär getrieben durch einen Anstieg der eingekauften Transportleistungen sowie höhere Frachtraten bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn wirkten v.a. preis- und leistungsbedingt höhere Aufwendungen für Energie und für Instandhaltung und Winterdienst sowie leistungsbedingt höhere eingekaufte Transportleistungen bei DB Cargo. Bei DB Arriva wurden höhere Aufwendungen u.a. für Energie durch aufwandsmindernde Effekte aus der Beendigung des Rail-North-Franchise (ARN-Franchise) nahezu vollständig ausgeglichen.

- Der Personalaufwand stieg ebenfalls an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeitendenzahl aus. Zusätzliche Effekte resultierten bei DB Schenker aus der positiven Entwicklung der Geschäftstätigkeit. Bei DB Arriva wurden aufwandsmindernde Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise u.a. durch negative Währungskurseffekte überkompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen in etwa auf Vorjahresniveau. Höhere Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen infolge der Volumenentwicklung bei DB Schenker und Belastungen im Zusammenhang mit Hochwasserschäden bei DB Netze Fahrweg wurden u.a. durch Effekte aus der Beendigung des ARN-Franchise bei DB Arriva fast vollständig kompensiert. Geringere Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen bei DB Regio und bei DB Arriva wirkten ebenfalls aufwandsmindernd.
- Die Abschreibungen gingen leicht zurück. Bei DB Arriva wirkte die Beendigung des ARN-Franchise aufwandsmindernd. Im Systemverbund Bahn wurden investitionsbedingt höhere Abschreibungen u.a. durch gegenläufige Effekte aus dem Erreichen des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen mehr als ausgeglichen.

Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA verbesserten sich entsprechend spürbar.

- Die Entwicklung des Zinsniveaus unterstützte die positive Entwicklung des operativen Zinssaldos.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich, blieb aber weiter negativ.

- Das Beteiligungsergebnis blieb auf einem sehr niedrigen Niveau, die Veränderung war maßgeblich getrieben durch geringere Verluste der GHT Mobility GmbH.
- Der Anstieg des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus einem im Saldo erzielten Ertrag aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften sowie der positiven Wertentwicklung sonstiger Beteiligungen aus der Fair-Value-Bewertung.
- Das außerordentliche Ergebnis verbesserte sich getrieben durch die Umsetzung der coronabedingten Trassenpreisförderung 46 insbesondere bei DB Fernverkehr deutlich und wirkte insgesamt stark positiv. Gegenläufig dämpfend wirkten Effekte aus der Anpassung von Rückstellungen (v.a. für ökologische Altlasten 226 ff. und im Zusammenhang mit Zivilverfahren zu Infrastrukturentgelten 51). 2020 waren noch deutliche außerordentliche Belastungen v.a. für Wertminderungen bei DB Arriva zu verzeichnen.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	**2021**	**davon EBIT-wirksam**	2020	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	1.826	1.826	1	1
DB Regio	2	2	-4	-4
DB Cargo	237	237	-13	-13
DB Netze Fahrweg	-243	-201	-142	-141
DB Netze Personenbahnhöfe	–	–	3	3
DB Netze Energie	-19	-19	-72	-72
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-639	-639	-193	-193
Systemverbund Bahn	**1.164**	**1.206**	**-420**	**-419**
DB Arriva	1	1	-1.380	-1.380
DB Schenker	75	75	0	0
Konsolidierung Übrige	11	11	0	0
DB-Konzern	**1.251**	**1.293**	**-1.800**	**-1.799**
davon Trassenpreiserstattungen	2.098	2.098	–	–
davon Rückstellungszuführung ökologische Altlasten	-515	-515	–	–
davon Wertminderung Firmenwerte	–	–	-1.411	-1.411

Trotz der Zuwächse blieb das Ergebnis vor Ertragsteuern negativ, legte aber wieder deutlich zu. Die Ertragsteuerposition verbesserte sich:

- Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen aufgrund höherer Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften.
- Der mehr als kompensierend wirkende, deutlich gestiegene latente Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand) resultierte v.a. aus veränderten Einschätzungen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung von Verlustvorträgen.

Auch das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) erholte sich wieder spürbar, blieb aber negativ.

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021	2020	**2021 (Prognose März 2021)**	**2021 (Prognose Juli 2021)**	**2021**
Umsatz bereinigt in Mrd. €	39,9	>41	>42	47,3
EBIT bereinigt in Mrd. €	-2,9	~-2	~-2	-1,6
ROCE in %	-7,0	↗	↗	-3,6
Tilgungsdeckung in %	0,8	↗	↗	4,3

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Entwicklung der Ertragslage verlief insgesamt etwas besser, als wir es im Integrierten Zwischenbericht Januar – Juni 2021 prognostiziert hatten. U.a. infolge der Entwicklung des Marktumfelds war insbesondere die Geschäftsentwicklung von DB Schenker noch besser als erwartet. Umsatz und operatives Ergebnis stiegen in der Folge stärker als angenommen.

Finanzlage

- *Insgesamt zehn Anleihetransaktionen (Gesamtvolumen rund 4,9 Mrd. €).*
- *Kreditrating-Einstufungen durch S&P und Moody's unverändert.*

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	**2021**	2020	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	- 0,31	- 0,48	+ 0,17
Höchstrendite	- 0,06	- 0,14	+ 0,08
Tiefstrendite	- 0,62	- 0,91	+ 0,29
Jahresendrendite	- 0,18	- 0,58	+ 0,40

Quelle: Thomson Reuters

Die Renditen im Euro-Raum erreichten nicht mehr die Tiefststände aus 2020, blieben aber weiter auf sehr niedrigem Niveau. Hohe Inflationsraten im zweiten Halbjahr 2021 gaben dem Zinsniveau etwas Auftrieb. Die Anleihekaufprogramme der Zentralbanken dämpften die Auswirkungen dabei jedoch deutlich.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGSINSTRUMENTE PER 31.12. / in Mrd. €	**Volumen 2021**	**davon in Anspruch genommen**	Volumen 2020	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	26,4	30,0	23,3
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,2	0,9	3,1	0,9
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	3,0	-
Garantierte Kreditfazilitäten	2,6	0,5	5,0	2,9

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance).

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und / oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen zu risikoadjustierten Konditionen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung, dessen Volumen 2021 erhöht wurde. Unter dem EDIP wurden 2021 zehn Senioranleihen (Gesamtvolumen: 4,9 Mrd. €) emittiert und fünf Senioranleihen (Gesamtvolumen 1,8 Mrd. €) getilgt. Der Auslastungsgrad sank infolge der Erhöhung des Programmvolumens per 31. Dezember 2021 leicht auf rund 75 % (per 31. Dezember 2020: rund 78 %).
- Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung, das 2021 nicht durch neue Emissionen in Anspruch genommen wurde. Da auch keine Senioranleihen zur Tilgung fällig waren, blieb der Auslastungsgrad per 31. Dezember 2021 unverändert bei rund 28 %.
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2021 war das Programm nicht in Anspruch genommen (Auslastungsgrad per 31. Dezember 2020: – %).
- Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2021 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren (unverändert 2,0 Mrd. €). Im Vorjahr hatten wir zur Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie kurzfristige Kreditlinien vereinbart, von denen per 31. Dezember 2021 noch 0,5 Mrd. € ausstehend waren (per 31. Dezember 2020: 2,9 Mrd. €). Weiterhin verfügten wir per 31. Dezember 2021 unverändert über eine zusätzliche garantierte ungenutzte Kreditfazilität (0,1 Mrd. €).
- Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2021 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2020: 2,6 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen kurzfristig	Einstufungen langfristig	Einstufungen Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	11.06. 2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05. 2000	19.10. 2021	P-1	Aa1	negativ

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

S&P und Moody's haben 2021 die Rating-Einstufungen und den Rating-Ausblick unverändert gelassen.

Weitere Informationen zum Thema Rating und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

ANLEIHEEMISSIONEN

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
CH0581947808	DB Finance	CHF	400	370	0,100	Jan. 2036	15,0
XS2295280411	DB Finance	GBP	300	339	0,375	Dez. 2026	5,8
XS2299091186	DB Finance	SEK	5.000	494	0,478	Feb. 2026	5,0
XS2331271242	DB Finance	EUR	1.000	1.000	0,625	Apr. 2036	15,0
CH0522158887	DB Finance	CHF	325	296	0,200	Mai 2033	12,0
XS2343565698	DB Finance	AUD	260	168	3,100	Mai 2041	20,0
XS2357951164	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,125	Mai 2051	29,9
XS2362566932 [1]	DB Finance	NOK	2.000	196	2,215	Jul. 2036	15,0
XS2391406530	DB Finance	EUR	750	750	0,350	Sep. 2031	10,0
CH1137122797	DB Finance	CHF	300	279	0,250	Okt. 2031	10,0

[1] Privatplatzierung.

Über DB Finance haben wir 2021 zehn neue Senioranleihen begeben (Gesamtvolumen rund 4,9 Mrd. €). Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro geswappt. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam 2021 v.a. von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

GRI 103-1 103-2 103-3

→ *ROCE und Tilgungsdeckung verbessert, aber weiter durch Corona-Effekte belastet.*

WERTMANAGEMENTZIELE / in %	DB-Konzern	Personenverkehr	Güterverkehr und Logistik	Infrastruktur	System-verbund Bahn
ROCE	≥ 6,5	≥ 9,0	≥ 11,0	5,5	≥ 6,0
Tilgungsdeckung	≥ 20	≥ 50	≥ 50	≥ 20	≥ 20

Wirtschaftlichkeit ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist eine unternehmerische Führung unabdingbar.

Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir den Unternehmenswert des DB-Konzerns langfristig so steuern, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer wirtschaftlichen Zielsetzungen – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Mitarbeitenden- und Managementvergütung.

Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements zielt darauf, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten 92ff. als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-

Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Personenverkehr, in der Logistik und im Schienengüterverkehr sowie in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger als im Personenverkehr, in der Logistik und im Schienengüterverkehr. Der abgeleitete Zielwert des Systemverbunds Bahn ergibt sich aus den wertgewichteten Renditeerwartungen der zugeordneten Geschäftsfelder. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

Finanzielle Stabilität ist eine für nachhaltiges Wirtschaften wesentliche Komponente. Für den DB-Konzern als anlagenintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Unsere zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die Tilgungsdeckung 94. Den Zielwert leiten wir aus Kreditrating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE

ROCE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
EBIT bereinigt in Mio. €	-1.552	-2.903	+1.351	-46,5	1.837
/ Capital Employed per 31.12. in Mio. €	43.020	41.764	+1.256	+3,0	42.999
ROCE in %	**-3,6**	**-7,0**	**+3,4**	**-**	**4,3**

Der ROCE stieg infolge der Verbesserung des bereinigten EBIT wieder spürbar. Das Capital Employed ist per 31. Dezember 2021 ebenfalls gestiegen, allerdings weniger stark.

RENDITEDIFFERENZ / in %	2022	2021	2020	2019	2018
ROCE	-	-3,6	-7,0	4,3	5,8
− Kapitalkosten (WACC vor Steuern [1])	6,2	6,2	5,9	6,4	7,0
Differenz in Prozentpunkten	**-**	**-9,8**	**-12,9**	**-2,1**	**-1,2**

[1] Wert jeweils vom Jahresbeginn.

2021 ist die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten wieder zurückgegangen. Die Unterdeckung geht im Wesentlichen auf Corona-Effekte zurück.

CAPITAL EMPLOYED

CAPITAL EMPLOYED PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
AKTIVISCHE ERMITTLUNG					
Sachanlagen	50.100	47.704	+2.396	+5,0	46.591
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	2.387	2.290	+97	+4,2	3.894
+ Vorräte	2.155	1.937	+218	+11,3	1.520
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.476	4.849	+1.627	+33,6	4.871
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.799	3.345	+454	+13,6	2.792
− Forderungen aus Planvermögen [1]	-101	-	-101	-	-
− Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	-541	-625	+84	-13,4	-404
+ Forderungen aus Ertragsteuern	63	55	+8	+14,5	60
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	-	-	0
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8.097	-6.312	-1.785	+28,3	-5.789
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-4.224	-4.042	-182	+4,5	-3.770
− Ertragsteuerschulden	-252	-191	-61	+31,9	-190
− Sonstige Rückstellungen	-7.496	-6.041	-1.455	+24,1	-5.098
− Passive Abgrenzungen	-1.249	-1.205	-44	+3,7	-1.478
Capital Employed	**43.020**	**41.764**	**+1.256**	**+3,0**	**42.999**

[1] Definitionsänderung ab 2021: Forderungen aus Planvermögen werden nicht mehr dem Capital Employed zugerechnet.

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Zuwachs des Capital Employed resultierte im Wesentlichen aus einem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagevermögens im Systemverbund Bahn. Gegenläufig kompensierend wirkten v.a. höhere sonstige Rückstellungen 226 ff.

KAPITALKOSTEN

Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen.

2021 blieben die Kapitalkosten vor Steuern für den DB-Konzern konstant. Nach Steuern ergibt sich unverändert ein Kapitalkostensatz von 4,3 %.

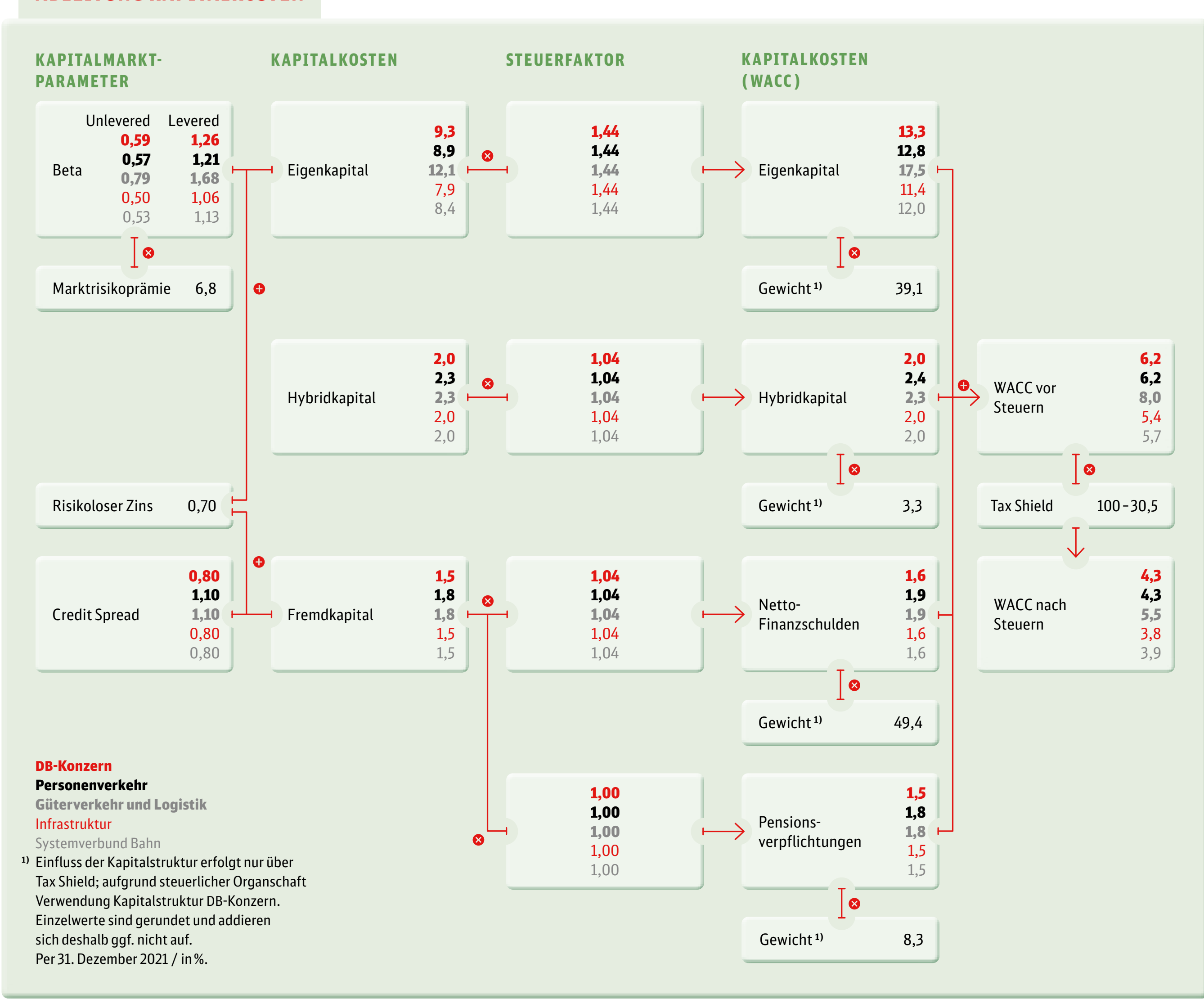
Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Hybridkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wert-

steuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder zurückgegriffen. Der Credit Spread entspricht den aktuellen Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Anleihen des Bundes bei einer unterstellten Laufzeit von zwölf Jahren. Für den Transport- und Logistikbereich erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

Die Steuerfaktoren sind auf Basis eines Steuersatzes von 30,5 % errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen. Die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

ABLEITUNG KAPITALKOSTEN



1) Einfluss der Kapitalstruktur erfolgt nur über Tax Shield; aufgrund steuerlicher Organschaft Verwendung Kapitalstruktur DB-Konzern. Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Per 31. Dezember 2021 / in %.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen für den Personenverkehr, die Logistik und den Schienengüterverkehr, die Infrastruktur sowie den Systemverbund Bahn entspricht der des DB-Konzerns, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield i.d.R. der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	**2021**	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
EBITDA bereinigt	2.287	1.002	+1.285	+128	5.436
+ Operativer Zinssaldo	-464	-541	+77	-14,2	-620
+ Originärer Steueraufwand	-302	-180	-122	+67,8	-137
Operativer Cashflow nach Steuern	**1.521**	**281**	**+1.240**	**-**	**4.679**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29.107	29.345	-238	-0,8	24.175
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	5.031	6.517	-1.486	-22,8	5.354
+ Hybridkapital[1] per 31.12.	1.001	1.001	-	-	999
/ **Netto-Schulden per 31.12.**	**35.139**	**36.863**	**-1.724**	**-4,7**	**30.528**
Tilgungsdeckung in %	**4,3**	**0,8**	**+3,5**	**-**	**15,3**

[1] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2021 gestiegen, war aber weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau:

- Der operative Cashflow nach Steuern erhöhte sich v.a. infolge des verbesserten operativen Ergebnisses.
- Die Netto-Schulden sanken v.a. infolge niedrigerer Pensionsverbindlichkeiten. Unterstützend wirkte auch der leichte Rückgang der Netto-Finanzschulden 94f.

Vermögenslage

⟶ *Netto-Finanzschulden leicht zurückgegangen.*

⟶ *Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen in Deutschland trieben Anstieg der Investitionen.*

⟶ *Eigenkapitalquote durch Corona-Unterstützungsmaßnahmen verbessert.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	**2021**	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.900	1.420	+2.480	+175	3.278
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-5.116	-4.649	-467	+10,0	-3.853
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.309	2.706	-397	-14,7	993
Veränderung des Finanzmittelbestands	1.180	-582	+1.762	-	449
Flüssige Mittel per 31.12.	4.591	3.411	+1.180	+34,6	3.993

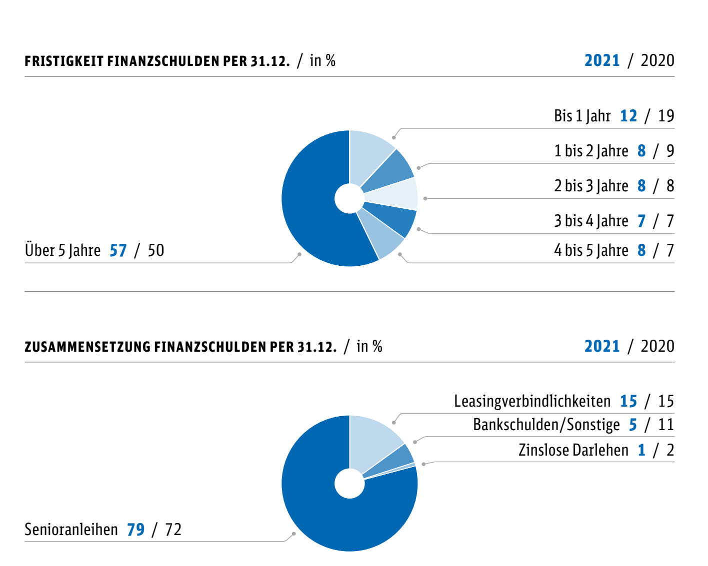
- Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die verbesserte Ergebnisentwicklung 87ff. Insbesondere Working-Capital-Effekte infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker wirkten gegenläufig.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg v.a. getrieben durch höhere Netto-Investitionen 95ff. weiter an. Zusätzlich wirkten höhere Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte v.a. für die Anmietung von Schienenfahrzeugen bei Bestellerorganisationen im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm ab:
  - Die höhere Tilgung von Finanzkrediten führte zu einem Nettomittelabfluss (−2.015 Mio. €; im Vorjahr: Nettomittelzufluss i.H.v. 1.286 Mio. €). Hier wirkte insbesondere die Tilgung der 2020 erfolgten Zwischenfinanzierung für die Corona-Unterstützungsmaßnahmen des Bundes 46. Zudem wirkten der Rückgang des Nettomittelzuflusses aus Senioranleihen 91 (−221 Mio. €) sowie der Anstieg des Mittelabflusses für Leasingtilgungen (−194 Mio. €) zuflussmindernd.
  - Gegenläufig wirkten die Kapitalmaßnahmen des Bundes 46f. (+2.675 Mio. €) im Rahmen des Klimaschutzpakets und als partieller Ausgleich für Corona-Schäden sowie der Wegfall der Dividendenzahlung an den Bund (+650 Mio. €).
- Im Saldo ist per 31. Dezember 2021 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Senioranleihen	27.403	24.021	+3.382	+14,1	20.966
Leasingverbindlichkeiten	5.059	4.931	+128	+2,6	5.015
Commercial Paper	-	-	-	-	890
Zinslose Darlehen	446	580	-134	-23,1	707
Sonstige Finanzschulden	1.578	3.792	-2.214	-58,4	1.115
Finanzschulden	**34.486**	**33.324**	**+1.162**	**+3,5**	**28.693**
− Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-5.132	-4.036	-1.096	+27,2	-4.397
± Effekte aus Währungssicherungen	-247	57	-304	-	-121
Netto-Finanzschulden	**29.107**	**29.345**	**-238**	**-0,8**	**24.175**

Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2021 leicht zurückgegangen. Die Ergebnisentwicklung bei DB Schenker, der Entfall der Dividendenzahlung an den Bund sowie die umgesetzten Maßnahmen des Bundes zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden 46 wurden größtenteils durch einen Finanzmittelbedarf im Wesentlichen im Systemverbund Bahn v.a. infolge der coronabedingt weiterhin angespannten Ergebnisentwicklung 87ff. bei einem gleichzeitig hohen Mittelbedarf für Investitionen aufgezehrt.

- Die Finanzschulden nahmen zu:
  - Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen 91 war emissionsbedingt deutlich höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
  - Die Leasingverbindlichkeiten stiegen leicht. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge überstiegen die Tilgungen.
  - Die Zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt zurück.
  - Die sonstigen Finanzschulden gingen v.a. infolge der Tilgung der im Vorjahr erfolgten Zwischenfinanzierung für die Corona-Unterstützungsmaßnahmen des Bundes 46 stark zurück.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden ganz überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- Die Netto-Finanzschulden gingen leicht zurück, da der Anstieg der Finanzschulden geringer war als die deutliche Zunahme der flüssigen Mittel.



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich verändert:

- Die kurzfristigen Finanzschulden (bis ein Jahr) gingen infolge der überwiegenden Tilgung der Zwischenfinanzierung für die vom Bund geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden deutlich zurück. Gegenläufig stieg der Anteil der Finanzschulden von ein bis fünf Jahren.
- Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich deutlich in Richtung der Senioranleihen verschoben. V.a. der Anteil der Bankschulden nahm tilgungsbedingt ab. Auch der Anteil der Zinslosen Darlehen ging weiter zurück.

INVESTITIONEN

GRI 203-1

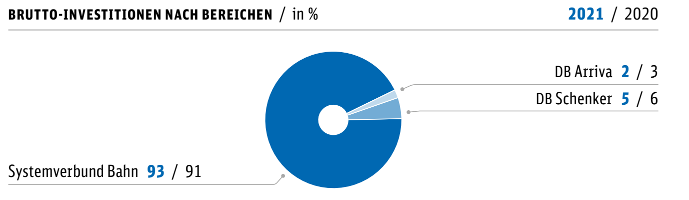
INVESTITIONEN / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Brutto-Investitionen	15.387	14.402	+985	+6,8	13.093
davon Systemverbund Bahn	14.276	13.128	+1.148	+8,7	11.713
− Investitionszuschüsse	9.045	8.516	+529	+6,2	7.447
davon Systemverbund Bahn	9.027	8.494	+533	+6,3	7.412
Netto-Investitionen	**6.342**	**5.886**	**+456**	**+7,7**	**5.646**
davon Systemverbund Bahn	5.249	4.634	+615	+13,3	4.301

Der Anstieg der Brutto-Investitionen wurde getrieben durch den Systemverbund Bahn und resultierte v.a. aus höheren Investitionen in die Infrastruktur sowie in die Fahrzeugflotte. Der Rückgang der Investitionstätigkeit bei DB Arriva (v.a. abgeschlossene Fahrzeugprojekte für neue Verkehre sowie Beendigung des ARN-Franchise) wirkten teilweise gegenläufig.

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen deutlich. Sie machten unverändert rund 59 % der Brutto-Investitionen aus.

Die Netto-Investitionen waren ebenfalls deutlich höher. Im Systemverbund Bahn wirkte u.a. der Anstieg von Investitionen ins Bestandsnetz bei DB Netze Fahrweg sowie in Fahrzeuge v.a. bei DB Fernverkehr.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % — 2021 / 2020



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.



Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	14.363	13.282	+1.081	+8,1	11.826
Europa (ohne Deutschland)	833	1.012	-179	-17,7	1.186
Asien/Pazifik	258	182	+76	+41,8	133
Nordamerika	40	38	+2	+5,3	37
Übrige Welt	13	8	+5	+62,5	13
Konsolidierung	-120	-120	-	-	-102
DB-Konzern	**15.387**	**14.402**	**+985**	**+6,8**	**13.093**

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	5.338	4.788	+550	+11,5	4.414
Europa (ohne Deutschland)	813	990	-177	-17,9	1.151
Asien/Pazifik	258	182	+76	+41,8	133
Nordamerika	40	38	+2	+5,3	37
Übrige Welt	13	8	+5	+62,5	13
Konsolidierung	-120	-120	-	-	-102
DB-Konzern	**6.342**	**5.886**	**+456**	**+7,7**	**5.646**

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Der Anstieg ist v.a. auf Infrastrukturmaßnahmen sowie Fahrzeugbeschaffungen zurückzuführen.

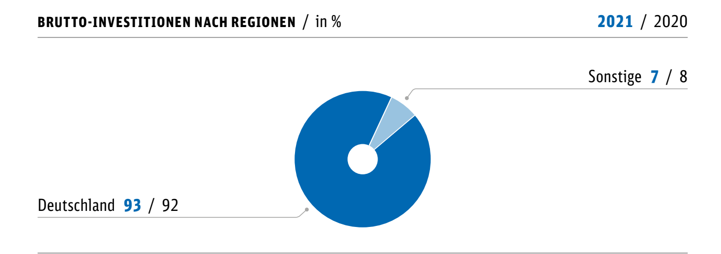
INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN IN MRD. €

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen.
[2] Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.
[3] Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

In Europa (ohne Deutschland) sind die Investitionen gesunken. Hier wirkten im Wesentlichen niedrigere Investitionen bei DB Arriva, insbesondere in Tschechien und Dänemark.

In der Region Asien/Pazifik investierte DB Schenker verstärkt in logistische Anlagen in China (inkl. Hongkong) und Japan.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in % — **2021** / 2020



Investitionszuschüsse

Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden. Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern 2021 erhielt, entfiel der überwiegende Teil auf die Infrastruktur.

- Wesentliche Basis dafür sind die LuFV 237 und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes 72f. sowie
- zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.
- Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.
- Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).

Neben den Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern in deutlich geringerem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen.

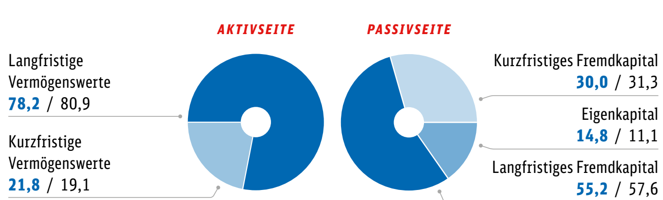
In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten 205f. der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht.

Eine Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist online verfügbar.

BILANZ

BILANZ PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Bilanzsumme	71.843	65.435	+6.408	+9,8	65.828
AKTIVSEITE					
Langfristige Vermögenswerte	56.149	52.964	+3.185	+6,0	53.213
Kurzfristige Vermögenswerte	15.694	12.471	+3.223	+25,8	12.615
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	10.621	7.270	+3.351	+46,1	14.927
Langfristiges Fremdkapital	39.631	37.686	+1.945	+5,2	32.820
Kurzfristiges Fremdkapital	21.591	20.479	+1.112	+5,4	18.081

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % — **2021** / 2020



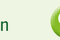
2021 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Die Bilanzsumme lag deutlich über dem Niveau des Vorjahresendes:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen v.a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+2.396 Mio. €) deutlich. Hier wirkte ein anhaltend hohes Niveau von Netto-Investitionen, v.a. im Systemverbund Bahn. Unterstützend wirkte zudem der Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+301 Mio. €) u.a. infolge des Anstiegs der Forderungen aus Verkehrskonzessionen nach IFRIC 12 bei DB Regio sowie der derivativen Finanzinstrumente in Verbindung mit Sicherungsgeschäften für Fremdwährungen und Energie (+205 Mio. €).
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen noch etwas deutlicher. Maßgeblich waren v.a. höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+1.627 Mio. €) insbesondere bei DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung sowie eine Zunahme der flüssigen Mittel (+1.180 Mio. €) und der Vorräte (+218 Mio. €), v.a. bei DB Regio.

Auf der Aktivseite ergab sich daraus strukturell eine leichte Verschiebung zugunsten der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital infolge der Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 47 (+2.125 Mio. €) sowie zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden 46 (+550 Mio. €) deutlich



an. Der Anstieg der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+1.431 Mio.€) wirkte ebenfalls eigenkapitalerhöhend. Das negative Jahresergebnis (−946 Mio.€) wirkte gegenläufig.

Der im Vergleich zur Bilanzsumme deutlichere Anstieg des Eigenkapitals führte zu einer Verbesserung der Eigenkapitalquote.

- Auch das langfristige Fremdkapital stieg. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere langfristige Finanzschulden 94f. (+3.252 Mio.€) sowie
  - einen Anstieg der langfristigen sonstigen Rückstellungen (+587 Mio.€) v.a. im Zusammenhang mit der Neubewertung von Sanierungsverpflichtungen (ökologische Altlasten) 228.
  - Gegenläufig wirkten ein Rückgang der Pensionsverpflichtungen (−1.486 Mio.€) v.a. infolge eines gestiegenen Zinssatzes bei der Neubewertung und
  - geringere übrige Verbindlichkeiten (−393 Mio.€).
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg ebenfalls. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+1.785 Mio.€) v.a. bei DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung,
  - gestiegene sonstige Rückstellungen (+868 Mio.€), im Wesentlichen infolge von Zuführungen für Erlösschmälerungen bei DB Regio sowie einer möglichen Rückzahlung von Infrastrukturentgelten, und
  - die Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten (+575 Mio.€), u.a. infolge der Ablösung leistungsorientierter Pensionsverpflichtungen bei DB Schenker in Schweden sowie eines Anstiegs der Zollverbindlichkeiten bei DB Schenker.
  - Gegenläufig gingen die kurzfristigen Finanzschulden (−2.090 Mio.€) deutlich zurück. Treiber war insbesondere der Rückgang der kurzfristig fällig werdenden Bankdarlehen (−1.585 Mio.€) und Anleihen (−234 Mio.€) sowie die Tilgung des letzten ausstehenden EUROFIMA-Darlehens (−200 Mio.€).

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des Eigenkapitals eine Verschiebung zulasten des Anteils des lang- und kurzfristigen Fremdkapitals ergeben.



AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSINSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierte Vermögenswerte.

In geringem Umfang mieten wir Vermögenswerte von geringem Wert oder auf kurzfristiger Basis an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.

Ebenfalls in geringerem Umfang verkaufen wir Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken zwischen dem DB-Konzern und der ankaufenden Bank aufgeteilt werden. Im Rahmen solcher Factoring-Vereinbarungen wurden per 31. Dezember 2021 Forderungen i.H.v. 260 Mio.€ (per 31. Dezember 2020: 224 Mio.€) vollständig und Forderungen i.H.v. 443 Mio.€ (per 31. Dezember 2020: 388 Mio.€) teilweise ausgebucht.

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2021 betrug die Gesamtverpflichtung 11.530 Mio.€ (per 31. Dezember 2020: 12.518 Mio.€) und der Zeitwert des Planvermögens 5.575 Mio.€ (per 31. Dezember 2020: 4.854 Mio.€). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2021 5.031 Mio.€ (per 31. Dezember 2020: 6.517 Mio.€).

Weitere Informationen im Abschnitt Grundlagen und Methoden 192ff.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 / in Mrd.€	2020	2021 (Prognose März 2021)	2021 (Prognose Juli 2021)	2021
Brutto-Investitionen	14,4	>15	>15	15,4
Netto-Investitionen	5,9	>6	>6	6,3
Fälligkeiten	2,3	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	5,4	>5	>5	4,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,3	<30	~31	29,1

Die Entwicklung der Investitionen sowie der Fälligkeiten verlief im Rahmen unserer Erwartungen.

Die Verschuldung entwickelte sich infolge einer besseren operativen Ergebnisentwicklung sowie aufgrund von Stichtagseffekten besser als erwartet. Auch die Anleiheemissionen lagen etwas unterhalb unserer Erwartungen.



ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa Marktchancen zu nutzen.

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate 2021	Wachstumsrate 2020	Marktanteil 2021	Marktanteil 2020
Motorisierter Individualverkehr	+5,0	-9,0	89,4	89,0
Schienenpersonenverkehr	+1,4	-44,7	5,8	6,0
DB-Konzern	-2,7	-44,6	4,7	5,0
Konzernexterne Bahnen	+23,1	-45,1	1,1	1,0
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-0,8	-37,6	4,5	4,7
DB-Konzern	+8,8	-35,7	0,5	0,4
Luftverkehr (innerdeutsch)	-20,3	-73,9	0,2	0,3
Gesamtmarkt	**+4,4**	**-14,8**	-	-

Die Daten entsprechen den per Februar 2022 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die Corona-Pandemie hatte auch 2021 gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehr: Weiter bestehende Kontakt- und Reisebeschränkungen im ersten Halbjahr 2021 führten zu einer Drosselung der Verkehrsnachfrage im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020. Erst im weiteren Jahresverlauf 2021 drehte sich die Entwicklung und führte im Jahresdurchschnitt für den gesamten Personenverkehrsmarkt zu einem Wachstum. Im Verhältnis zum Vor-Corona-Niveau blieb die Verkehrsleistung allerdings noch deutlich zurück. In den beiden von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren bevorzugten Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr konnte nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr 2021 wieder merklich zulegen. Während 2020 auf Langstrecken die Verkehrsleistung sank, wurde 2021 während der Sommermonate das Vor-Corona-Niveau deutlich übertroffen. Der motorisierte Individualverkehr profitierte im Jahresverlauf 2021 anhaltend von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre. Zudem wirkte der Trend zu Urlaub in Deutschland positiv.
- Der innerdeutsche Luftverkehr bewegte sich weiterhin auf verhaltenem Erholungskurs. Selbst im reisestarken August wurden lediglich rund 30 % des Vor-Corona-Niveaus erreicht. Aufgrund der äußerst langsamen Erholung von Angebot und Nachfrage blieb der Marktanteil weiterhin auf sehr niedrigem Niveau.
- Der Schienenpersonenverkehr ging 2021 durch ausbleibende Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen in einzelnen Wochen um bis zu 90 % zurück. Belastend auf die Verkehrsleistung wirkten sich auch die Hochwasser sowie die Tarifauseinandersetzung mit der GDL aus. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs war leicht rückläufig.
  - Der Schienenpersonennahverkehr verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Pendler- und Freizeitfahrten.
  - Der Schienenpersonenfernverkehr war auch 2021 geprägt durch die coronabedingte reduzierte Nachfrage bei Privat- und Geschäftsreisen. Gestützt wurde die Entwicklung 2021 durch Zugewinne aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr und Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain setzte sein Angebot bis in den Mai 2021 für mehrere Monate aus.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr litt weiterhin unter entfallenden Privat- und Pendlerfahrten sowie Schulschließungen, aufgrund derer zahlreiche Schülerfahrten ausfielen.
  - Unterstützt durch die Aufgabenträger wurde jederzeit ein stabiles Grundangebot gewährleistet.
  - Der Buslinienfernverkehr kam 2021 mehrere Monate zum Erliegen. FlixBus, BlaBlaBus und Pinkbus nahmen ein eingeschränktes Angebot wieder auf, Roadjet startete als neuer Anbieter mit Luxusbussen.
  - Der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs nahm leicht ab.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate 2021	Wachstumsrate 2020	Marktanteil 2021	Marktanteil 2020
Schienengüterverkehr	+8,3	-7,3	18,5	17,9
DB-Konzern	+8,1	-7,1	8,0	7,7
Konzernexterne Bahnen	+8,5	-7,4	10,5	10,1
Straßengüterverkehr	+4,0	-2,2	72,4	72,7
Binnenschiff	+3,7	-9,0	6,9	6,9
Rohrfernleitungen	-5,7	-5,5	2,2	2,5
Gesamtmarkt	**+4,5**	**-3,7**	-	-

Die Daten entsprechen den per Februar 2022 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Verkehrsleistung Schienengüterverkehr gem. Destatis-Definition als Verkehre mit Hauptfrachtführerschaft.

Die insgesamt starke Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage hat im zweiten Halbjahr 2021 infolge nachlassender Basiseffekte erwartungsgemäß an Dynamik verloren, nachdem die Erholung bereits im Spätsommer 2020 eingesetzt hatte. Stimuliert wurde die Transportnachfrage durch starke Impulse aus dem Handel und Branchen wie z.B. der Stahl- und Bauindustrie. Auch die für die Schiene und die Binnenschifffahrt bedeutenden Kohleverkehre verzeichneten infolge des verstärkten Einsatzes von Kohle in der Stromerzeugung einen starken Zuwachs. Belastend wirkten sich hingegen v.a. im zweiten Halbjahr 2021 Probleme bei der Beschaffung von Vorprodukten bzw. Rohstoffen aus. Diese trafen insbesondere die Automobilindustrie. Rückgänge gab es auch bei den Mineraltransporten. Dabei machten sich u.a. negative Vorzieheffekte durch die Einführung der CO_2-Abgabe zu Jahresbeginn und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum Jahresende 2020 deutlich bemerkbar. Dämpfende Effekte gingen darüber hinaus auch von zahlreichen nicht konjunkturbedingten Sondereffekten aus. Beispiele hierfür sind das Sturmtief Tristan im Februar 2021, Störungen in der Seeschifffahrt, Einschränkungen auf der Güterzugstrecke im Mittelrheintal nach einem Felssturz und die Streikmaßnahmen der GDL. Dennoch konnte die Güterverkehrsleistung in Deutschland im Gesamtjahr ein starkes Plus verzeichnen und das Vor-Corona-Niveau überschreiten.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Das schwache Vorjahresergebnis des Schienengüterverkehrs war v.a. von starken Rückgängen im Montan- und Massengut- sowie im Automotive-Bereich gekennzeichnet. Demgegenüber erzielte er 2021 einen überdurchschnittlichen Leistungsanstieg. Zurückzuführen ist die dynamische Entwicklung v.a. auf die Erholung in der Montanindustrie. Verkehre von Erzen, Stahl und Sekundärrohstoffen (wie Schrott) zeigten hohe Zuwächse. Auch der Kombinierte Verkehr lieferte nach dem Vorjahresrückgang einen starken Wachstumsbeitrag. Positiv entwickelten sich z.B. auch die Bereiche Kohle/Koks, Chemie und Holz. Erneut schwach zeigten sich hingegen die Automotive-Verkehre, die v.a. infolge des Chipmangels teils hohe zweistellige Rückgänge verzeichneten. Auch die Mineralölverkehre gingen wie in der gesamten Branche deutlich zurück. Nach den zum Zeitpunkt der Berichtserstellung vorliegenden Informationen ist davon auszugehen, dass die Güterbahnen das Vor-Corona-Niveau aber bereits wieder erreichten und mit der überdurchschnittlichen Entwicklung ihren Marktanteil nach dem Vorjahresverlust ausbauen konnten.

Die Entwicklung der konzernexternen Bahnen blieb bis zum Herbst 2021 hinter den konzerninternen Gesellschaften zurück. Die Ursache ist in der deutlich geringeren Bedeutung der Montanverkehre zu sehen, die teils zweistellig wuchsen. Die nach bisherigen Erkenntnissen etwas stärkere Entwicklung auf Gesamtjahressicht ist nach eigenen Berechnungen auf Basis bisher veröffentlichter Zahlen v.a. auf den Kombinierten Verkehr zurückzuführen.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Der Straßengüterverkehr startete 2021 schwach. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie ist das u.a. auch auf die witterungsbedingt negativen Effekte aus der für die Straße bedeutenden Baubranche zurückzuführen.

Im weiteren Jahresverlauf gewann die Entwicklung mit der Konjunkturerholung jedoch spürbar an Dynamik. Gestützt wurde das Wachstum v.a. durch Impulse aus dem dynamischen Außenhandel, anhaltend positiven Effekten aus der Konsumgüterindustrie und dem E-Commerce. Überdurchschnittlich entwickelten sich dabei die im Ausland zugelassenen Lkw. Hierzu trugen auch positive Basiseffekte nach den im Vorjahr teils starken coronabedingten Einschränkungen an den Grenzen bei. Insgesamt konnte der Straßengüterverkehr 2021 das Vor-Corona-Niveau überschreiten. Der Marktanteil ging gegenüber 2020 leicht zurück.

BINNENSCHIFF

Nach einem schwachen Jahresstart gewann die Entwicklung der Binnenschifffahrt ab Mai 2021 insgesamt spürbar an Dynamik. In den im Vorjahr noch stark rückläufigen Branchen wie z.B. Kohle, Erze, Steine/Erden waren nach den bis zur Berichtserstellung für den Zeitraum bis November 2021 veröffentlichten Daten kräftige Zuwächse zu verzeichnen. Bei den Containertransporten nahm die Tonnage zwar leicht zu, die Leistung blieb aber unter dem Vorjahresniveau. Ihr Anteil am Gesamtvolumen ist auch noch zu gering, um einen spürbaren Einfluss zu haben. Belastend wirkten sich starke Rückgänge im Bereich Nahrungs-/Genussmittel und v.a. bei den Kokerei-/Mineralölerzeugnissen aus, die eine der wichtigsten Gütergruppen für die Binnenschifffahrt darstellen. Gebremst wurde die Entwicklung auch durch das im Herbst auf dem Rhein eingetretene mehrwöchige Niedrigwasser, bei dem

Schiffe nicht oder nicht mit voller Auslastung fahren konnten. Das Vor-Corona-Niveau konnte noch nicht wieder erreicht werden.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie ging die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) im Vorjahr stark zurück. Demgegenüber hat sich der europäische Schienengüterverkehrsmarkt 2021 wieder sehr positiv entwickelt und dabei annähernd wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Gründe für die positive Entwicklung sind die Erholung der Industrieproduktion und des Handels sowie Basiseffekte nach den starken Rückgängen im Vorjahr. V.a. der 2020 stark belastete Montanbereich und auch der Kombinierte Verkehr entwickelten sich 2021 sehr dynamisch. Die Erholung im internationalen Handel stützte v.a. das Wachstum auf den europäischen Korridoren zu den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, den Südhäfen sowie auf der eurasischen Achse.

	Wachstumsrate	
INTERNATIONALE GÜTERVERKEHRS- UND LOGISTIKMÄRKTE / in %	**2021**	2020
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+7,2	-6,9

Die Daten entsprechen den per Februar 2022 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die positive Entwicklung spiegelt sich auch in den für DB Cargo wichtigen Märkten Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich und Polen wider. Wie DB Cargo konnten alle anderen großen Bahnen in Europa ihre Verkehrsleistung kräftig steigern.

GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Geschäftsmodell

DB Fernverkehr bietet seinen Fahrgästen komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs. Erweitert wird das Angebot durch Inselverkehre nach Sylt und Wangerooge.

Wichtigste Zielgrößen sind Anzahl der Fahrgäste, Zufriedenheit der Fahrgäste, betriebliche Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit und operatives Ergebnis (EBIT). Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten, u.a. für Trassen, Stationshalte und Energie, hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft sehr fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg sind unsere Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit Partnerbahnen für grenzüberschreitende Verbindungen und Nachtzugverkehre von großer Bedeutung.

Märkte und Strategie



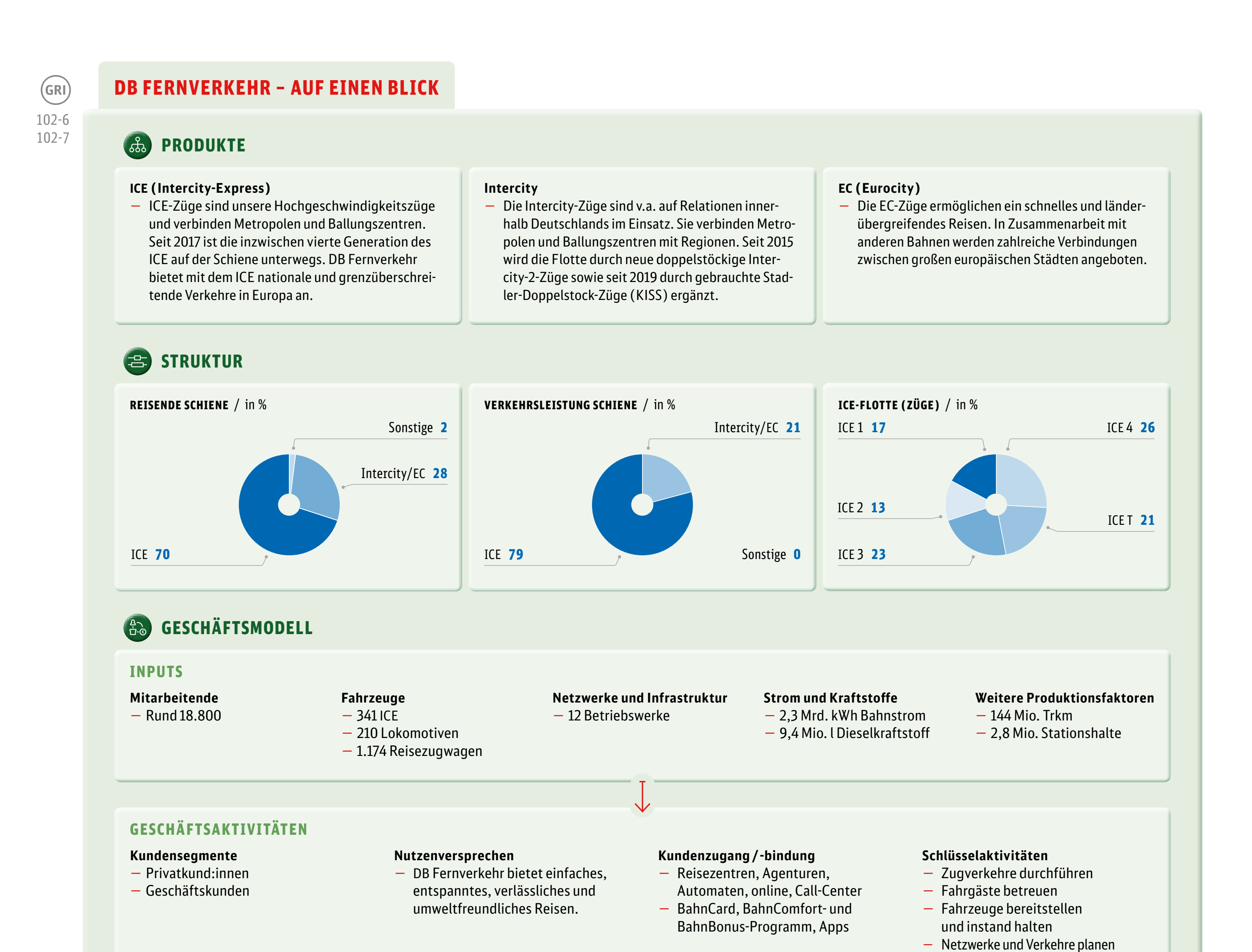
102-6

Der Fernverkehrsmarkt wird laut Prognosen nach der Corona-Pandemie seinen Wachstumskurs fortsetzen. Die schnell einsetzende Nachfrageerholung, sobald Corona-Einschränkungen gelockert wurden, sowie das Glasgow Commitment vieler Unternehmen für klimafreundliche Mobilität bestätigen uns in dieser Annahme. Trotz des intensiven intra- und intermodalen Wettbewerbs möchte DB Fernverkehr dabei den Marktanteil der Schiene durch attraktive Angebote weiter ausbauen. Die Bevölkerungszahl in urbanen Ballungsräumen wird in Deutschland bis 2050 steigen, sodass schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig soll der Anschluss der Menschen in den Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden.

Als integraler Bestandteil der Strategie Starke Schiene 52ff. leistet DB Fernverkehr einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. 2021 haben wir unsere Aktivitäten konsequent fortgeführt. Durch die Anpassung des Projektportfolios entlang der Ausbaufelder der Starken Schiene wurde die Realisierung der strategischen Ziele weiter vorangetrieben. Dabei kommt der Kernidentität von DB Fernverkehr – »Unser Antrieb: Menschen verbinden, Distanzen überwinden«, »Unser Anspruch: Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz«, »Unser Versprechen: Ankommen beim Einsteigen« – nach wie vor eine besondere Bedeutung zu.

Zentrales Ziel bleibt die Verdopplung der Reisendenzahl gegenüber 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Dafür ist einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion notwendig und andererseits die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots. DB Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Bewältigung des Klimawandels 52 bei. Zur Erreichung der Ziele von DB Fernverkehr werden Maßnahmen in den strategischen Ausbaufeldern umgesetzt:

GRI 102-6 102-7



Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

– **Robuster:** Um die steigende Nachfrage bedienen zu können, vergrößert DB Fernverkehr die Fahrzeugflotte und Instandhaltungskapazität der Werke 55 f. So wurden 2021 über 30 neue ICE 4 und Intercity 2 in Betrieb genommen sowie der Neubau von zwei zusätzlichen ICE-Instandhaltungswerken in Nürnberg und Dortmund beschlossen. Bis 2025 planen wir zudem auch die Personalkapazität auszubauen. Um diesen Ausbau zu leisten sowie Fluktuationen und altersbedingte Abgänge zu kompensieren, kommt der Personalgewinnung 76, Qualifizierung und Bindung der Mitarbeitenden eine wichtige Rolle zu. Ein besonderer Fokus der Personalgewinnung liegt dabei auf der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Positionen wie Triebfahrzeugführer:innen und Zugbegleiter:innen. Unterstützt wird dies durch die Entwicklung moderner Bildungsmaßnahmen und innovativer Lernkonzepte. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Steigerung der Mitarbeitendenzufriedenheit 78 f.,




z.B. durch eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben über eine stärkere Berücksichtigung der Mitarbeitendenwünsche bei der Einsatzplanung mittels innovativer IT-Tools.

- **Schlagkräftiger:** Unser Ziel ist es, durch verbesserte Prozesse alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitzustellen. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität 103 soll die Produktion weiter digitalisiert und optimiert werden. Innovative Technologien (wie 3-D-Druck und KI) schaffen die Grundlage für schnelle und zuverlässige Abläufe.
- **Moderner:** DB Fernverkehr strebt den Aufbau eines flexiblen, zuverlässigen und hochfrequenten Fernverkehrsnetzes i.S.d. Deutschland-Takts an. Über die Stärkung des Metropolnetzes und eine intensivere Anbindung der Regionen werden im Zielzustand 80% der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Zugang zum Fernverkehr erhalten. Nicht nur durch Streckenausweitungen und Taktverdichtungen, sondern auch durch Reisezeitverkürzungen schaffen wir attraktive und wettbewerbsfähige Angebote. Unsere digitalen Kundenkanäle unterstützen unsere Fahrgäste bei ihrer Reise. So können bspw. seit Juni 2021 Reisende ihre Fahrgastrechte online geltend machen. Gleichzeitig erleichtern wir über die digitale Plattform den Zugang zu unserem System, bieten eine moderne und zeitgemäße Reisebegleitung entlang der gesamten Reisekette und etablieren mit dem Gastgeberkonzept eine persönliche Servicekomponente, die uns nachhaltig wettbewerbsfähig aufstellt. Moderne DB Lounges erleichtern das Wohlfühlen am Bahnhof.
- **Grüner:** Als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland sind Umwelt- und Klimaschutz für uns eine Selbstverständlichkeit. So setzen wir seit 2018 zu 100% auf Ökostrom und versorgen neue Instandhaltungswerke wie das Werk Köln-Nippes grün. Nr. 48 klimaneutral mit Energie. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit flankieren unsere Aktivitäten, bspw. nutzen wir mikroplastikfreie Handseife grün. Nr. 146 an Bord aller Fernverkehrszüge und bieten in unseren Bordrestaurants Fairtrade-zertifizierte Heißgetränke grün. Nr. 67 und Holzbesteck für To-go-Produkte an.

Entwicklung Fahrzeugflotte

FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

- Die ersten neun Triebzüge (Musterzug und Vorserie) der ICE-1-Modernisierung wurden fertiggestellt. Seit Mai 2021 hat die Serienfertigung begonnen und die Züge werden u.a. mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet.
- Auch das Redesign des ICE 3 (Baureihe 403) wird fortgesetzt, bis Ende 2021 haben 35 der 49 ICE 3 ein Redesign erhalten.
- Neben den Redesignmaßnahmen laufen umfangreiche Maßnahmen zum Ausbau der Flotte 55 f.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

2021 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Die konsequente Modernisierung der Bestandsflotte (z.B. durch die ICE-1-Modernisierung und das ICE-3-Redesign) wirken sich positiv auf die Stabilität im Betrieb aus. Auch die Zulieferung neuer Fahrzeuge trägt zu der Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit bei. Um die positive Entwicklung fortsetzen zu können, werden zudem weitere Fahrzeugprojekte umgesetzt. Hierzu zählen der Zulauf von neuen Fahrzeugen 55 f. wie dem ICE 3neo 164 und dem ICE L sowie kontinuierliche Optimierungsmaßnahmen an den Bestandsflotten.

Digitalisierung und Innovation

- DB-Konzern und Google vertiefen ihre Zusammenarbeit, um die Reiseplanung auf der Schiene in Google Maps noch nutzerfreundlicher zu machen. Livedaten aus dem Bahnbetrieb und eine Verlinkung direkt auf die DB-Portale erleichtern die Planung und Buchung der Reise. Google Maps erweitert die Verfügbarkeit dieser Features für Fernverkehrsreisen. Im Rahmen der neuen Kooperation binden wir erstmals Echtzeitdaten aller Fernverkehrszüge in Google Maps ein.

Umweltmaßnahmen

- In unseren Zügen fallen jährlich rund 10.000 t Abfall an. Häufige Fehleinwürfe erschweren das Recycling wiederverwertbarer Wertstoffe. Aus diesem Grund wurden rund 6.000 Abfallbehälter in unseren Fernverkehrszügen und Bahnhöfen von der bisherigen Vierfachtrennung auf eine Zweifachtrennung umgestellt. Damit die Abfälle richtig getrennt werden, übernehmen 25 zertifizierte Entsorgungsunternehmen die Sortierung. Dies ermöglicht es, 85% der Abfälle als sauber getrennte Wertstoffe für das Recycling zu erhalten. Das entspricht einer Verbesserung von über 50% gegenüber dem bisherigen Verfahren.
- Die Bordgastronomie nutzt seit Juni 2021 FSC-zertifiziertes Holzbesteck und ersetzt damit das bisherige Plastikbesteck für To-go-Produkte. Diese Maßnahme ergänzt das bereits bestehende Mehrwegangebot.






Weitere Ereignisse

- Mit der Lufthansa optimieren wir unsere gemeinsamen Angebote für den Zug zum Flug. Das Lufthansa-Express-Rail-Netz wurde um fünf Städte erweitert, seit Dezember 2021 fahren zusätzliche Sprinterzüge zum Flughafen Frankfurt. Die neuen Sprinterverbindungen vernetzen den größten deutschen Flughafen noch enger mit der Schiene.
- Im Rahmen der Corona-Unterstützungsmaßnahmen 46 fördert der Bund die Trassenpreise für den Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland temporär (1. März 2020 bis 31. Mai 2022). Die daraus resultierenden Trassenpreiserstattungen sind Bestandteil des außerordentlichen Ergebnisses 89 und nicht im bereinigten operativen Ergebnis enthalten.

Entwicklung im Berichtsjahr

⟶ *Seit April spürbare Nachfrageerholung, gedämpft durch Hochwasser, Tarifauseinandersetzung und erneute Corona-Einschränkungen.*

⟶ *Pünktlichkeit durch höhere Auslastung, Kapazitätsengpässe und Extremwetterereignisse beeinträchtigt.*

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr hat sich 2021 schwächer entwickelt. Neben höheren Kapazitätsengpässen auf dem Netz infolge einer gestiegenen Bautätigkeit sowie einer höheren Auslastung wirkten Extremwetterereignisse (v.a. starker Winter, Sturmtiefs und Hochwasser) sowie die Tarifauseinandersetzung mit der GDL belastend. Gegenläufig kompensierende Effekte resultierten aus der weiteren Reduktion von Primärstörungen (u.a. im Bereich Leit- und Sicherungstechnik sowie bei Fahrzeugen) durch eine Verbesserung der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Infrastruktur.

In der Folge ist auch die Kundenzufriedenheit zurückgegangen. Neben der gesunkenen Pünktlichkeit wirkten sich auch die Tarifauseinandersetzung mit der GDL sowie Serviceeinschränkungen (u.a. im Gastronomieangebot) aufgrund der coronabedingt schwachen Nachfrage negativ aus. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden rund 20.000 Kund:innen in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.

Aufgrund der Corona-Pandemie ist auch der BahnCard-Bestand weiter gesunken. Dies betrifft alle BahnCard-Modelle.

Die Leistungsentwicklung erholte sich nur leicht, wobei zu berücksichtigen ist, dass das erste Quartal 2020 noch nicht wesentlich durch Corona-Effekte beeinflusst war:

- Die Verlängerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führten zu Jahresbeginn 2021 zu einem deutlichen Rückgang der Reisendenzahl und der Verkehrsleistung. Mit zunehmenden Lockerungen der Maßnahmen ist seit April 2021 eine teilweise sehr deutliche Erholung der Nachfrage zu verzeichnen. Belastungen resultierten außerdem aus der Tarifauseinandersetzung mit der GDL sowie aus Auswirkungen von Extremwetterereignissen.
- Die Betriebsleistung stieg ebenfalls leicht an. Positive Effekte aus geringeren coronabedingten Einschränkungen sowie Angebotsausweitungen überstiegen Belastungen aus Bauaktivitäten im Netz sowie infolge der Streiks der GDL.

DB FERNVERKEHR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene in %	75,2	81,8	-6,6	–	75,9
Kundenzufriedenheit in ZI	77,8	80,2	-2,4	–	76,5
BahnCards in Tausend	4.558	4.833	-275	-5,7	5.292
Reisende Schiene in Mio.	81,9	81,3	+0,6	+0,7	150,7
Reisende Fernbus[1] in Mio.	–	0,2	-0,2	-100	0,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	24.762	23.542	+1.220	+5,2	44.151
Verkehrsleistung Fernbus[1] in Mio. Pkm	–	48,3	-48,3	-100	173,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	144,4	141,7	+2,7	+1,9	145,7
Auslastung in %	31,4	30,7	+0,7	–	56,1
Gesamtumsatz in Mio. €	2.911	2.879	+32	+1,1	4.985
Außenumsatz in Mio. €	2.792	2.753	+39	+1,4	4.824
EBITDA bereinigt in Mio. €	-1.434	-1.337	-97	+7,3	789
EBIT bereinigt in Mio. €	-1.790	-1.681	-109	+6,5	485
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.507	1.290	+217	+16,8	1.241
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	18.790	18.794	-4	–	17.289
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	18.961	18.332	+629	+3,4	17.036
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,9	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	26,9	27,3	-0,4	–	27,2
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	+16,8	+18,9	-2,1	–	-31,5

[1] Die Busaktivitäten wurden Ende 2020 eingestellt.

- Die Auslastung nahm infolge der gestiegenen Reisendenzahl wieder zu.

Infolge des im Vergleich zu den Erträgen überproportionalen Anstiegs insbesondere des Material- und Personalaufwands gingen die bereinigten operativen Ergebnisgrößen zurück.

Die Erträge stiegen v.a. durch die erhöhte Nachfrage:

- Getrieben durch die Nachfrageerholung kam es zu einem leichten Umsatzzuwachs.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+28,8%/+60 Mio.€) stiegen deutlich, insbesondere infolge höherer Erträge aus Versicherungsleistungen (für Schadensereignisse in Vorjahren), internationalen Verkehren sowie Fahrzeugverkäufen.

Der Aufwand wuchs v.a. infolge preis- und mengenbedingt höherer Materialaufwendungen sowie gestiegener Personalkosten:

- Der Anstieg des Materialaufwands (+3,7%/+99 Mio.€) resultierte im Wesentlichen aus preis- und mengenbedingt höheren Infrastruktur- und Energieaufwendungen sowie einer intensiveren Instandhaltungstätigkeit. Aufwandsminderungen ergaben sich gegenläufig aus einem coronabedingt geringeren Wareneinsatz in der Bordgastronomie, Provisionen sowie durch die Veräußerung der Ameropa im Vorjahr. Zudem hatte die Einstellung der Fernbusaktivitäten einen dämpfenden Effekt.
- Der höhere Personalaufwand (+7,1%/+80 Mio.€) resultierte v.a. aus Tarifsteigerungen sowie einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- Die Abschreibungen (+3,5%/+12 Mio.€) stiegen leicht. Höhere Abschreibungen durch Zugänge von ICE-4- und Intercity-2-Zügen wurden durch gegenläufige Effekte infolge des Erreichens des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von ICE- und Intercity-Zügen größtenteils kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben annähernd unverändert (+0,7%/+4 Mio.€). Dabei wurden höhere Aufwendungen u.a. aus Verlusten aus Anlagenabgängen sowie für Vermarktung v.a. durch rückläufige Projektkosten weitgehend ausgeglichen.

Die Investitionstätigkeit stieg auf sehr hohem Niveau und resultierte v.a. aus fortgesetzten Fahrzeugprojekten 103.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2021 lag leicht über dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Frauenanteil ist leicht zurückgegangen.

Der spezifische Endenergieverbrauch lag infolge der coronabedingt anhaltend niedrigen Nachfrage immer noch oberhalb des Niveaus des Referenzjahres 2006, er hat sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Trotzdem konnte die Energieeffizienz der Zugfahrten vor allen Dingen durch die stetige Umstellung der Fernverkehrsflotte auf neue und energieeffizientere Baureihen verbessert werden. So waren z.B. 2021 mehr ICE 4 im Einsatz, die einen niedrigeren durchschnittlichen Energieverbrauch haben. Neben den Veränderungen im Flottenmix wurden darüber hinaus vermehrt Schulungen für eine energiesparende Fahrweise durchgeführt.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Geschäftsmodell

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr pünktlich, sicher, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Unser Angebot umfasst sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien als auch Regional- und Stadtbusverkehre. Damit bieten wir Reisenden umfassende Mobilitätsangebote in Metropolen und Ballungsräumen, aber auch besonders im ländlichen Raum. Unsere regionale Aufstellung gewährleistet ein an den lokalen Kundenbedürfnissen orientiertes Nahverkehrsangebot.

DB Regio erbringt seine Leistungen im SPNV in aller Regel im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer bzw. eine landeseigene Gesellschaft oder kommunale Zweckverbände. Die Aufgabenträger schließen im Rahmen meist wettbewerblicher Vergaben langjährige Verkehrsverträge und Liniengenehmigungen mit Verkehrsunternehmen. Diese Verträge legen die zu erbringende Betriebsleistung fest und machen detaillierte Vorgaben zu Qualität und Fahrpreisgestaltung. Mit integrierten Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Mobilitätsdienstleistungen und zielgerichteten Investitionen in Fuhrpark und Digitalisierung wollen wir unsere führende Marktposition verteidigen und unsere Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrsleistung und die Betriebsleistung. Verkehrsverträge referenzieren i.d.R. auf die Betriebsleistung.

Neben den Bestellerentgelten sind Erlöse aus Fahrscheinen die wichtigste Einnahmequelle. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch solche Verträge, bei denen Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben, während das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger vergütet wird (sog. Bruttoverträge).

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine fixkostenlastige Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche Treiber




sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit i.d.R. integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Inzwischen gibt es daneben einzelne fragmentierte Vergabemodelle. Dabei werden nur Teilleistungen oder sogar nur der reine Betrieb ausgeschrieben. Andere Teilleistungen verbleiben in diesen Modellen bei den Aufgabenträgern (z.B. Finanzierung) oder den Fahrzeuglieferanten (z.B. Instandhaltung). Auf Basis seiner Leistungsfähigkeit auf allen Wertschöpfungsstufen ist DB Regio in der Lage, auch Teilleistungen anforderungsgerecht zu konfektionieren und auch als Nachunternehmer für Wettbewerber erfolgreich am Markt zu agieren.

Im nationalen Busmarkt nimmt der Wettbewerb im Regionalbusbereich weiter zu, sowohl durch Ausschreibungen als auch im Genehmigungswettbewerb. Im Stadtverkehr werden Busverkehre oftmals in Inhouse-Vergaben an lokale kommunale Unternehmen vergeben.

Märkte und Strategie

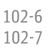
GRI 102-6 Der deutsche Schienenpersonennahverkehrs-(SPNV-) und öffentliche Personennahverkehrs-(ÖPNV-)Markt hatte auch 2021 deutlich unter coronabedingten Einschränkungen und der damit verbundenen veränderten Mobilitätsnachfrage bei Pendlern und im Freizeitbereich zu leiden. Auf mittlere Sicht gehen wir aber davon aus, dass die Trends für ein weiteres Verkehrswachstum im Nahverkehr intakt sind. Hierzu zählen eine weiterhin gegebene Attraktivität moderner Metropolregionen, der Zuzug insbesondere von Familien in suburbane Räume, verbunden mit einem beruflichen Einpendeln in die Metropolen, und insgesamt eine weiterhin hohe Bedeutung von Klimaschutz 67ff. sowie eine zunehmende Akzeptanz von Sharing-Angeboten. Kurzfristig stabilisiert die Branchenlösung für den ÖPNV 46 den ÖPNV während der Corona-Pandemie. Mittel- und langfristig schafft eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln Stabilität für die nächsten Jahre. Auch aus dem Klimaschutzprogramm 47 erwarten wir positive Impulse für den deutschen Nahverkehr. Von diesem weiterhin positiven Marktumfeld will DB Regio als größter Anbieter profitieren. DB Regio orientiert sich an der Strategie Starke Schiene 52ff. und interpretiert sie für den Nahverkehr unter dem Motto »Regionale und urbane Mobilität«. DB Regio versteht Nahverkehr verkehrsträgerübergreifend und bringt SPNV, Bus, Sharing- und Pooling-Angebote und zukünftig auch Plattformlösungen zusammen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit den Aktivitäten im Bereich New Mobility 137f.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Regio die strategischen Ausbaufelder der Starken Schiene:

- **Robuster:** DB Regio trägt durch moderne Fahrzeuge 108 und zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung und einer Aufwertung des SPNV bei. Neben diesen Aspekten wird auch mehr Kapazität benötigt. Dazu will DB Regio in Abstimmung mit den Aufgabenträgern u.a. die Flottenstärke sukzessive erhöhen und konsequent in das Redesign von Bestandsfahrzeugen sowie in eine nachhaltige Verbesserung der Qualität investieren. Für einen robusten Betrieb ist außerdem ausreichendes und qualifiziertes Personal von hoher Bedeutung.
- **Schlagkräftiger:** DB Regio stärk die Funktionen Betrieb, Instandhaltung und Fahrzeug 56 mit dem Ziel, durch Standardisierung und Transparenz die Qualität weiter zu verbessern und Größenvorteile zu erzielen. Hierdurch wird die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert und DB Regio bereitet sich auf die mögliche Zunahme fragmentierter Vergaben vor. Parallel wird auch weiterhin das DB-Exzellenzsystem in Betrieb und Instandhaltung implementiert. Zunehmend sind Fahrassistenzsysteme im Einsatz, Plattformen und IT-Systeme werden für digital vernetzte Kundenbetreuer entwickelt und neue Planungs- und Dispositionssysteme inkl. KI ausgerollt. In der Instandhaltung verknüpft DB Regio Betrieb und Instandhaltung, indem Daten über den technischen Fahrzeugzustand automatisiert und während der Fahrt an die Instandhaltung übergeben werden. Die Flotte wird mit Sensorik und Übertragungsmöglichkeiten ausgestattet.
- **Moderner:** Gemeinsam mit konzerninternen Partnern baut DB Regio verkehrsmittelübergreifend Mobilitätslösungen auf und macht SPNV und ÖPNV anknüpfungsfähig für eine intelligente Ergänzung. Seine Position als führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland will DB Regio in Zukunft verteidigen und mit Innovationen und weiter gesteigerter Kundenfokussierung stärken.
- **Grüner:** Zur Verbesserung der Klimafreundlichkeit wird die Nutzung fossiler Kraftstoffe wo immer möglich verringert, bspw. durch eine energieeffiziente Fahrweise grün. Nr. 08 unserer Fahrzeugführer:innen und den Einsatz von unterstützenden Assistenzsystemen. Die Etablierung alternativer Antriebe 134f. und der Einsatz alternativer Energieträger bieten zukünftig noch weit größere Möglichkeiten zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen 68f. Wir betrachten unsere ökologische Verantwortung als ganzheitliche Aufgabe, daher bekennen wir uns ebenfalls zum Ressourcenschutz, Naturschutz und Lärmschutz.






GRI 102-6 102-7

DB REGIO – AUF EINEN BLICK

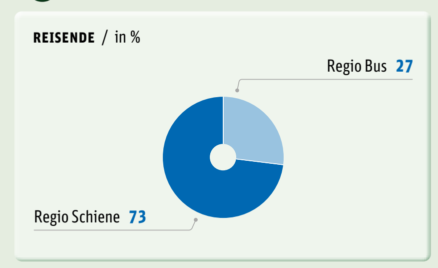
SPARTEN

Regio Schiene
Bündelt die Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland und umfasst Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die sechs Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.

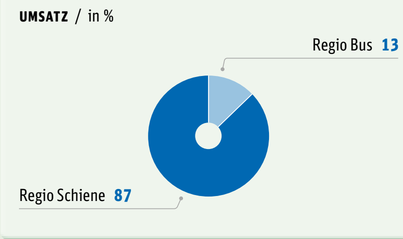
Regio Bus
Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr und die Integration von Bedarfsverkehr und des Schienenersatzverkehrs in Deutschland. Die knapp 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen aufgeteilt: Nord, Ost, Mitte, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern.

STRUKTUR

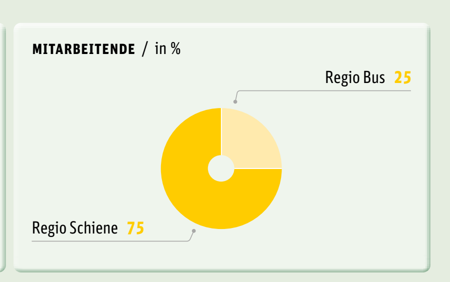
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



GESCHÄFTSMODELL

INPUTS

Mitarbeitende
– Rund 37.200

Fahrzeuge
– 556 Lokomotiven
– 4.031 Triebzüge
– 11.559 Triebwagen
– 1.958 Reisezugwagen
– 9.803 Busse (inkl. Fremdbussen)

Netzwerke und Infrastruktur
– 46 Werkstätten (Schiene)
– 60 Werkstätten (Bus)
– 210 Betriebshöfe

Strom und Kraftstoffe
– 2,9 Mrd. kWh Bahnstrom
– 321 Mio. l Dieselkraftstoff (Bus inkl. externer und Schiene)
– 0,5 Mio. kg Erdgas

Weitere Produktionsfaktoren
– 109 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
– Privatkund:innen
– Geschäftskunden
– Besteller

Nutzenversprechen
– DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
– Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
– Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten
– Zug- und Busverkehre durchführen
– Kunden betreuen
– Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
– Wettbewerbsfähige Angebote erstellen

OUTPUTS [1]

Reisende
– 1,5 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung
– 21,4 Mrd. Pkm (Schiene)
– 4,5 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung
– 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
– 0,5 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES [2]

EBIT
– – 417 Mio. €

Gewinnquote
– 51 % (Schiene)

Kundenzufriedenheit
– ZI von 72 (Schiene)
– ZI von 75 (Bus)

Mitarbeitendenzufriedenheit
– ZI von 3,8 (2020)

Pünktlichkeit
– 94,3 % (Schiene)
– 83,9 % (Bus)

Energieverbrauch
– + 26,3 % (Schiene)
– – 2,5 % (Bus) im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Entwicklung Auftragsbestand

VERGABEN

DEUTSCHER SCHIENENPERSONENNAH-VERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm	2021 p. a.	2021 insgesamt	2020 p. a.	2020 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	40	–	13	–
davon an DB Regio	15	–	10	–
Vergabevolumen	140,8	1.278	35,3	310,0
davon DB-Bestand [1] in %	48	–	64	–
davon an DB Regio	72,0	634,5	30,3	260,9
Gewinnquote [1] in %	51	50	86	84
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
S-Bahn München (1. MSBV)	20,9	333,4	–	–
Pfalznetz	5,9	83,7	–	–
Expressverkehr Nordostbayern	8,6	60,2	–	–
Maas-Wupper-Express RE 13	2,6	36,4	–	–

[1] Vorjahreszahl angepasst.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONEN-VERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagenkm	2021 p. a.	2021 insgesamt	2020 p. a.	2020 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	240	–	164	–
davon Teilnahme DB Regio	157	–	105	–
Vergabevolumen	170,4	1.260	102	732
davon DB-Bestand in %	30	–	42	–
davon Teilnahme DB Regio	127,7	987,4	74	518
Gewinnquote in %	27	–	40	–

NEU AUFGENOMMENE UND ABGEGEBENE VERKEHRE

NEUINBETRIEBNAHMEN (SCHIENE) [1] 2020 – 2021	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2020 [2]
D-Netz Allgäu IR 25 Süd (Los 2)	12/2020 – 12/2021	1,7	+ 1,6
Netz 4 Rheintal (Los 2)	06/2020 – 12/2032	0,1	+ 0,0
VVO-Dieselnetz	12/2021 – 12/2031	2,1	+ 0,1
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	12/2021 – 12/2029	4,5	+ 0,2
Insgesamt		**8,4**	**+ 1,9**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

ABGEGEBENE VERKEHRE (SCHIENE) [1] 2020 – 2021	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2020 [2]
Rhein-Ruhr-Express-Linien Los 1 (RE 1)	06/2020 – 12/2033	3,6	– 1,7
Stuttgarter Netz Los Neckartal	06/2020 – 12/2032	2,1	– 1,0
Rhein-Ruhr-Express-Linien Los 3 (RE 4)	12/2020 – 12/2033	2,4	– 2,3
Glauchau – Gößnitz	06/2021 – 12/2025	0,1	– 0,1
E-Netz Allgäu	12/2021 – 12/2033	1,8	– 0,1
S-Bahn Hannover (S3, S6, S7) [3]	12/2021 – 06/2022	1,0	– 0,0
Insgesamt		**11,0**	**– 5,2**

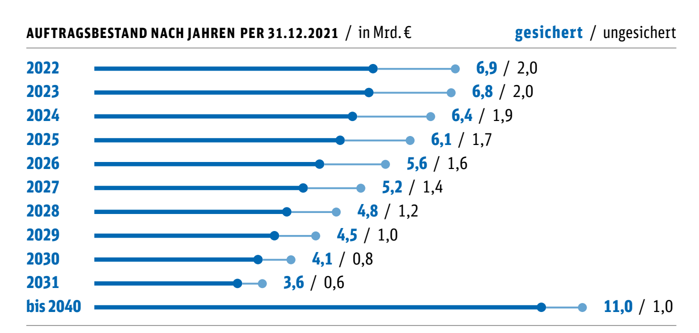
[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.
[3] Trkm beziehen sich nur auf die angegebene Vertragslaufzeit von 12/2021 bis 06/2022.

AUFTRAGSBESTAND

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Regio	80,0	70,3	+ 9,7	+ 13,8
gesichert	64,9	53,9	+ 11,0	+ 20,4
ungesichert	15,1	16,4	– 1,3	– 7,9

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2021 ist der Auftragsbestand von DB Regio spürbar gestiegen. Den Zugängen i. H. v. 18,3 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 8,2 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund – 0,4 Mrd. € negativ aus.



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Entwicklung Fahrzeugflotte

Auch 2021 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorangetrieben:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 296 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den S-Bahnen in Hamburg, München und Berlin sowie in den Dieselnetzen Niedersachsen und Allgäu, den Elektronetzen Mainfranken und Euregiobahn sowie für Doppelstockwagen der Taunusstrecke.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden 2021 44 neue Fahrzeuge geliefert (davon werden 22 Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt).

2021 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge.

Digitalisierung und Innovation

- Im Juli 2021 hat der DB-Konzern ein begehbares Modell einer S-Bahn der Zukunft vorgestellt. Der IdeenzugCity ist das zweite aus DB-Mitteln finanzierte 1:1-Modell von

DB Regio, das Innovationen für Besteller und Betreiber im Regionalverkehr erlebbar macht. Der 2018 vorgestellte IdeenzugRegio wurde 2021 um zwei Module erweitert. Erste Umsetzungen finden sich bereits bei der S-Bahn München und der S-Bahn Hamburg.

- Die App DB Zugportal wurde 2021 auf 20 Verkehrsnetze erweitert. Seit Mai 2021 ist das Portal zudem auch per Internet erreichbar. Rund sechs Millionen Zugriffe konnte es seither verbuchen.
- Die App DB Streckenagent ist nach dem DB Navigator die zweitstärkste App des DB-Konzerns, die mit digitalen Services für eine verbesserte Reisendeninformation direkt auf die Kundenzufriedenheit einzahlt. 2021 stiegen die Zahlen der Downloads auf rund 2,9 Millionen. Die Streckenagent-Nutzenden erhalten Echtzeitinformationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldungen. Ein Relaunch mit weiteren Angeboten ist für Frühjahr 2022 geplant.

Umweltmaßnahmen

- 830 Dieseltriebzüge und -lokomotiven der Flotte von DB Regio sind inzwischen mit Telematiksystemen ausgestattet. Das entspricht einem Anteil von 60%. Bereits bei jeder zweiten Fahrt wird die Software Regioenergiesparsystem (RESY) grün. Nr. 08 genutzt, die Triebfahrzeugführer:innen bei einer effizienten Fahrweise unterstützt. 2021 konnten dadurch 0,9 Mio. l Diesel eingespart werden. Zur Förderung einer stressfreien und wirtschaftlichen Fahrweise, haben alle Busfahrer:innen die Fairfleet Eco-App erhalten. Die Fahrdaten erhält die App von den Telematiksystemen in den Bussen. Das System erkennt die Fahrweise, wertet sie aus und gibt ein Feedback zum Fahrverhalten. Darüber konnte der Kraftstoffverbrauch um mehr als 5% gesenkt werden. 2021 wurde so eine Einsparung von mehr als 11.000 t CO_2e realisiert.
- DB Regio Bus ergänzte die alternativ angetriebene Flotte um zwei wasserstoffbetriebene Busse grün. Nr. 53 in Schleswig-Holstein. Diese werden mit grünem Wasserstoff betrieben, der mit regionaler Windenergie hergestellt wird. Die Inbetriebnahme 13 neuer batterieelektrisch grün. Nr. 63 angetriebener und mit Ökostrom versorgter Solobusse ermöglicht zudem in Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen klimaneutrale Fahrten.

Entwicklung im Berichtsjahr

⟼ *Anhaltende Auswirkungen der Corona-Pandemie, Hochwasser und Tarifauseinandersetzung mit der GDL belasteten Nachfrageentwicklung.*

⟼ *Operative Ergebnisgrößen verbessert.*

Die Pünktlichkeit konnte den Wert aus dem durch Corona-Effekte geprägten Vorjahr nicht wieder erreichen und lag auf dem Niveau von 2019. Treiber waren die wieder gestiegene

			Veränderung		
DB REGIO	**2021**	2020	absolut	%	2019
Pünktlichkeit Schiene in %	94,3	95,6	-1,3	–	94,3
Pünktlichkeit Bus in %	83,9	83,4	+0,5	–	81,6
Kundenzufriedenheit Schiene in ZI	71,6	69,0	+2,6	–	66,1
Kundenzufriedenheit Bus [1] in ZI	75	71	+4	–	73
Reisende in Mio.	1.540	1.604	-64	-4,0	2.507
davon Schiene	1.121	1.215	-94	-7,7	1.972
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	25.921	28.048	-2.127	-7,6	47.908
davon Schiene	21.407	23.897	-2.490	-10,4	41.633
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	426,7	424,8	+1,9	+0,4	452,5
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	482,8	456,7	+26,1	+5,7	479,8
Gesamtumsatz in Mio. €	8.043	7.662	+381	+5,0	8.945
Außenumsatz in Mio. €	7.929	7.553	+376	+5,0	8.830
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.824	5.292	+532	+10,1	5.627
EBITDA bereinigt in Mio. €	218	184	+34	+18,5	1.056
EBIT bereinigt in Mio. €	-417	-451	+34	-7,5	408
Brutto-Investitionen in Mio. €	480	434	+46	+10,6	560
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	37.220	37.159	+61	+0,2	36.374
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	37.337	36.945	+392	+1,1	36.285
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,8	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	17,0	16,9	+0,1	–	16,8
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	+26,3	+13,2	+13,1	–	-30,0
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-2,5	-1,4	-1,1	–	+1,7

[1] Methodenänderung ab 2020.

Auslastung des Schienennetzes sowie die betrieblichen Auswirkungen durch das hohe Bauvolumen. Darüber hinaus führten Extremwetterereignisse (v.a. starker Winter, Sturmtiefs und Hochwasser) sowie die Tarifauseinandersetzung mit der GDL zu Belastungen. Aus diesen Gründen sank die Pünktlichkeit nach einem starken ersten Halbjahr 2021 in der zweiten Jahreshälfte deutlich. Positiv wirkte die Umsetzung zahlreicher regionaler Verbesserungsmaßnahmen. Die Pünktlichkeit von Regio Bus verbesserte sich.

Für die jährliche Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden rund 26.000 Kund:innen (Schiene) bzw. rund 2.300 Kund:innen (Bus) in zwei Wellen befragt:

- Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit DB Regio Schiene ist gestiegen. Die Zufriedenheitswerte der Regionalverkehre (73 ZI) und der S-Bahnen (70 ZI) verbesserten sich. Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt lag bei DB Regio Schiene unverändert bei 79 ZI (Regionalverkehre sowie S-Bahnen). Es wurden deutliche Verbesserungen in allen Leistungsdimensionen erreicht.
- Die Kundenzufriedenheit im Busverkehr bei der Zufriedenheit mit der Busgesellschaft (75 ZI) und mit der aktuellen Fahrt (78 ZI) verbesserte sich deutlich.

Die Leistungsentwicklung im Schienen- und Busverkehr war differenziert, wobei zu berücksichtigen ist, dass das erste Quartal 2020 noch nicht wesentlich durch Corona-Effekte beeinflusst war:

- Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im Schienenverkehr entwickelten sich coronabedingt deutlich schwächer. Die Verlängerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führte insbesondere zu Jahresbeginn 2021 zu einem deutlichen Rückgang. Mit zunehmenden Lockerungen der Maßnahmen ist seit April 2021 auch wieder eine Erholung der Nachfrage zu verzeichnen. Belastungen resultierten zudem aus den Auswirkungen der Hochwasser sowie der Tarifauseinandersetzung mit der GDL.
- Corona-Effekte haben die Nachfrage auch im Busverkehr, insbesondere zu Jahresbeginn 2021, stark negativ beeinflusst. Insgesamt stieg diese infolge einer höheren Betriebsleistung allerdings an.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio blieb unter Druck, auch wenn sich die operativen Ergebnisgrößen wieder etwas verbesserten.

Die niedrigeren Reisendenzahlen schlugen nicht vollständig auf die Umsatzentwicklung durch. Aufgrund des hohen Anteils an Bruttoverträgen 105 liegt das Umsatzrisiko überwiegend bei den Aufgabenträgern:

- Der Umsatzanstieg resultierte v.a. aus höheren Bestellerentgelten im Schienenverkehr, die die Rückgänge der Fahrgelderlöse mehr als kompensierten (auch bedingt durch einen Vertragswechsel bei der S-Bahn München von einem Nettovertrag zu einem Bruttovertrag) sowie aus Leistungsgewinnen im Busverkehr.
- Gegenläufig wirkten rückläufige sonstige betriebliche Erträge (–4,5%/–43 Mio.€), im Wesentlichen infolge geringerer Corona-Unterstützungsleistungen aufgrund eines geringeren Corona-Schadens als im Vorjahr.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v.a. infolge von preis- und tarifbedingten Steigerungen des Material- und Personalaufwands:

- Der Materialaufwand (+5,0%/+268 Mio.€) stieg im Wesentlichen durch Kostensteigerungen für die Nutzung von Infrastruktur und für Energie im Schienenverkehr sowie infolge von höheren Instandhaltungsaufwendungen.
- Der Personalaufwand (+4,1%/+89 Mio.€) erhöhte sich im Wesentlichen tarifbedingt.
- Die Abschreibungen waren insgesamt unverändert.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen wirkte gegenläufig dämpfend:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–5,0%/–46 Mio.€) gingen im Wesentlichen infolge geringerer Effekte aus der Neubewertung von Drohverlustrückstellungen zurück.

Die Investitionen stiegen v.a. infolge von ausschreibungsbedingten Fahrzeugbeschaffungen.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2021 lag auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Frauenanteil ist leicht gestiegen.

Der spezifische Endenergieverbrauch lag im Schienenverkehr infolge der anhaltenden Corona-Effekte immer noch oberhalb des Niveaus des Referenzjahres 2006. Durch den Anstieg der Betriebsleistung hat sich der Wert 2021 noch weiter erhöht. Trotzdem konnte die Energieeffizienz durch den weiteren Rollout des Telematiksystems RESY 109 bei Dieselfahrzeugen verbessert werden. Damit konnte der Energieverbrauch der Fahrzeuge um bis zu 10% reduziert werden. Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch weiter verbessert.




SPARTE SCHIENE

⟼ *Corona-Pandemie beeinträchtigt Entwicklung weiter.*

⟼ *Zusätzliche Belastungen durch Hochwasser und Tarifauseinandersetzung mit der GDL.*

⟼ *Ergebnisentwicklung durch Preiseffekte belastet.*

			Veränderung		
SPARTE SCHIENE	**2021**	2020	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	1.121	1.241	- 120	- 9,7	2.010
davon Schiene	1.121	1.215	- 94	- 7,7	1.972
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.407	24.298	- 2.891	- 11,9	42.204
davon Schiene	21.407	23.897	- 2.490	- 10,4	41.633
Betriebsleistung in Mio. Trkm	426,7	424,8	+ 1,9	+ 0,4	452,5
Gesamtumsatz in Mio. €	6.965	6.696	+ 269	+ 4,0	7.848
Außenumsatz in Mio. €	6.859	6.593	+ 266	+ 4,0	7.740
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.824	5.293	+ 531	+ 10,0	5.626
EBITDA bereinigt in Mio. €	308	342	- 34	- 9,9	1.037
EBIT bereinigt in Mio. €	- 247	- 226	- 21	+ 9,3	454
Brutto-Investitionen in Mio. €	341	329	+ 12	+ 3,6	496
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	27.737	28.090	- 353	- 1,3	27.715

Seit 2021 werden die Busverkehrsaktivitäten der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in der Sparte Bus ausgewiesen. Daraus ergeben sich unwesentliche Einschränkungen in der Vergleichbarkeit der Vorjahreswerte (RAB-Effekt).

Die Entwicklung der Verkehrsleistung in der Sparte Schiene war insgesamt schwach. Neben Einschränkungen infolge der Hochwasser 38 und durch die Tarifauseinandersetzung mit der GDL 38 wirkten insbesondere coronabedingte Rückgänge zu Jahresbeginn 2021, da die entsprechenden Vorjahresmonate nicht durch Corona-Effekte beeinflusst waren. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich in der Folge deutlich rückläufig. Seit April 2021 ist wieder eine Verbesserung zu verzeichnen. Die Betriebsleistung blieb in etwa stabil.

Insgesamt entwickelten sich die operativen Ergebnisgrößen schwächer. Bereinigt um den RAB-Effekt fiel der Rückgang noch etwas höher aus. Die schwache Leistungsentwicklung wirkte dämpfend auf die Ertragsentwicklung:

- Die Umsätze stiegen trotz coronabedingt geringerer Fahrgelderlöse, getrieben durch höhere Bestellerentgelte. Neben allgemeinen Erhöhungen durch die Aufgabenträger wirkte hier auch eine Vertragsumstellung bei der S-Bahn München. Die Tarifauseinandersetzung mit der GDL sowie die Auswirkungen der Hochwasser wirkten gegenläufig dämpfend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken, im Wesentlichen infolge geringerer Corona-Unterstützungsleistungen im Rahmen der Branchenlösung für den ÖPNV 46 aufgrund eines geringeren Corona-Schadens als im Vorjahr. Teilweise kompensierend wirkte v.a. eine höhere Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es v.a. infolge von Preiseffekten sowie Mehraufwendungen für Instandhaltung zu zusätzlichen Belastungen:

- Der Materialaufwand stieg v.a. infolge von höheren Kosten für Energie sowie für die Nutzung von Trassen und Stationen. Zudem belasteten höhere Instandhaltungsaufwendungen die Entwicklung.
- Der Personalaufwand stieg im Wesentlichen tarifbedingt an.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- Rückläufige sonstige betriebliche Aufwendungen resultierten im Wesentlichen aus deutlich geringeren Effekten aus der Neubewertung von Drohverlustrückstellungen. 2020 waren diese Aufwendungen coronabedingt außergewöhnlich hoch. Höhere Aufwendungen für konzerninterne Dienstleistungen wirkten teilweise gegenläufig.
- Auch die Abschreibungen gingen v.a. infolge des Erreichens des Endes der Nutzungsdauer von Fahrzeugen zurück.

Die Investitionstätigkeit stieg im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen leicht an.

Die Mitarbeitendenzahl ging leicht zurück. Bereinigt um den RAB-Effekt war ein geringfügiger Anstieg infolge von Betriebsaufnahmen zu verzeichnen.

SPARTE BUS

⟼ *Coronabedingte Umsatzverluste.*

⟼ *Integration der Busverkehrsaktivitäten der RAB.*

			Veränderung		
SPARTE BUS	**2021**	2020	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	418,9	363,0	+ 55,9	+ 15,4	496,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	4.515	3.750	+ 765	+ 20,4	5.704
Betriebsleistung in Mio. Buskm	482,8	429,1	+ 53,7	+ 12,5	452,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.191	1.042	+ 149	+ 14,3	1.162
Außenumsatz in Mio. €	1.069	960	+ 109	+ 11,4	1.090
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 91	- 158	+ 67	- 42,4	20
EBIT bereinigt in Mio. €	- 170	- 226	+ 56	- 24,8	- 46
Brutto-Investitionen in Mio. €	139	106	+ 33	+ 31,1	64
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	9.483	9.069	+ 414	+ 4,6	8.659

Seit 2021 werden die Busverkehrsaktivitäten der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) in der Sparte Bus ausgewiesen. Daraus ergeben sich Einschränkungen in der Vergleichbarkeit der Vorjahreszahlen (RAB-Effekt).

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Bus war positiv. Coronabedingte Rückgänge in den ersten Monaten 2021, die 2020 nicht durch Corona-Effekte beeinträchtigt waren, wurden durch den RAB-Effekt und Leistungsgewinne mehr als kompensiert.



Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich wieder. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd.

Die positive Leistungsentwicklung wirkte sich auf die Ertragsentwicklung aus:

- Der Umsatz erhöhte sich v.a. leistungsbedingt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen wegen der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen deutlich.

Auf der Aufwandsseite kam es v.a. im Material- und Personalaufwand zu zusätzlichen Belastungen:

- Der Anstieg des Materialaufwands resultierte v.a. aus einem leistungsbedingt höheren Einkauf von Transportleistungen sowie gestiegenen Dieselpreisen.
- Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu.
- Die gestiegenen Abschreibungen resultierten aus Investitionen im Vorjahr.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Bereinigt um den RAB-Effekt gingen sie infolge geringerer Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen zurück.

Die Investitionstätigkeit stieg insbesondere im Zusammenhang mit gewonnenen Verkehrsverträgen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg im Wesentlichen aufgrund des RAB-Effekts an.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO

Geschäftsmodell

GRI 102-4

DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund 4.200 Gleisanschlüssen und zusätzlichen Leistungen in 17 europäischen Ländern Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt bis nach China und ist damit die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr.

In seinem internationalen Netzwerk

- führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch,
- ermöglicht DB Cargo Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger im Kombinierten Verkehr und
- fährt DB Cargo im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden.

Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Batterieherstellung, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen, Post- und Paketdienste und KV-Operateure in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei immer öfter bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur, Anlagenmiete und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

Märkte und Strategie

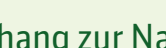


102-4

2021 war geprägt durch eine konjunkturelle Erholung, auch wenn die Auswirkungen der Corona-Pandemie weiterhin spürbar waren. Im Schienengüterverkehr wurde das Vor-Corona-Niveau annähernd wieder erreicht. Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie hat DB Cargo das Leistungsangebot klimafreundlicher Schienengütertransporte in seinem europaweiten Netzwerk erfolgreich ausgebaut und die Kundenbasis, v.a. in der Konsumgüterbranche und der Batterielogistik, erweitert. So leistet DB Cargo einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele.

Mit der Strategie Starke Schiene 52ff. bekennt sich DB Cargo zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Ziel von DB Cargo ist es, für seine Kunden Transporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Das entspricht dem Leitgedanken der Strategie Starke Schiene, d.h. der Verkehrsverlagerung auf die Schiene für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende.

Die Position von DB Cargo nachhaltig auszubauen, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft«. So leistet DB Cargo einerseits einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmix und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Die Strategie Starke Cargo beinhaltet folgende Maßnahmen:






102-6
102-7

DB CARGO – AUF EINEN BLICK

GESCHÄFTSSEGMENTE

Ganzzugverkehr
- Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe etc.
- Anteil an Verkehrsleistung: 48 %
- Anteil am Umsatz: 46 %

Einzelwagenverkehr
- Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen in einem überwiegend mehrstufigen Sammel- und Verteilnetzwerk.
- Anteil an Verkehrsleistung: 31 %
- Anteil am Umsatz: 33 %

Kombinierter Verkehr
- Transport genormter Ladeeinheiten (wie Container und Trailer) auf der Schiene im Fernlauf für Verkehre, die im Empfang und Versand i.d.R. nicht über einen Gleisanschluss verfügen.
- Anteil an Verkehrsleistung: 21 %
- Anteil am Umsatz: 21 %

SPARTEN

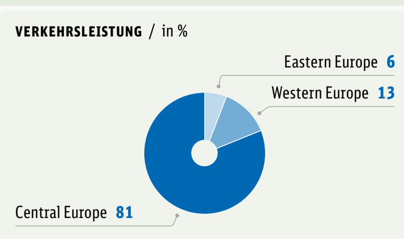
Central Europe
Umfasst die Aktivitäten in Deutschland (inkl. Produktionsgesellschaften), Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Italien sowie DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte ausgerichtet sind.

Western Europe
Umfasst die Aktivitäten im Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien.

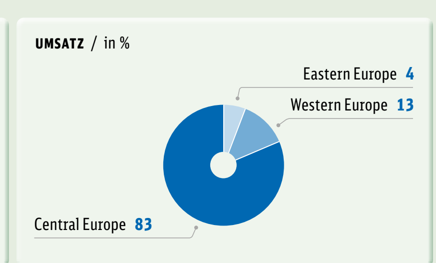
Eastern Europe
Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn, Tschechien, Österreich und Russland.

STRUKTUR

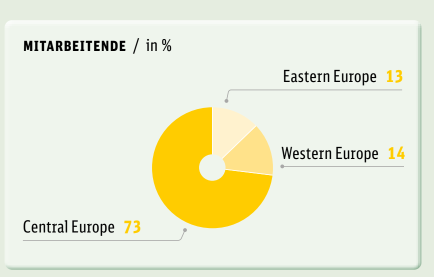
VERKEHRSLEISTUNG / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



GESCHÄFTSMODELL



INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 30.100

Fahrzeuge
- 2.566 Lokomotiven
- 80.517 Wagen (70.755 eigene Wagen und 9.762 angemietete / geleaste Wagen)

Netzwerke und Infrastruktur
- Aktiv in 17 europäischen Ländern
- Rund 4.200 Kundengleisanschlüsse
- 9 Zugbildungsanlagen
- 26 Instandhaltungswerke

Strom und Kraftstoffe
- 2,1 Mrd. kWh Bahnstrom
- 131 Mio. l Dieselkraftstoff
- 0,031 Mio. l HVO (Biodiesel)

Weitere Produktionsfaktoren
- 169 Mio. Trassenkilometer

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan

Nutzenversprechen
- DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transport- und Logistiklösungen.

Kundenzugang / -bindung
- Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
- Regionalvertrieb
- Kundenservicezentrum

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke planen und betreiben
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [1]

Beförderte Güter
- 227 Mio. t

Verkehrsleistung
- 85 Mrd. tkm

OUTCOMES [2]

EBIT bereinigt
- – 481 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,9 (2020)

Kundenzufriedenheit
- ZI von 70

Endenergieverbrauch
- – 23,2 % im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit
- 69,5 %

Leise Güterwagen
- 75.188

Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

- **Starker Bahnlogistiker:** Zur Stärkung der Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette seiner Kunden anbieten. Es wurden Logistiklösungen entwickelt, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und die um weitere Module, wie z.B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen, ergänzt werden.
- **Starker Kombinierter Verkehr:** DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operateursaktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt zu seinen Kunden wird DB Cargo so die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.
- **Starker Einzelwagenverkehr:** Der Einzelwagenverkehr (EV) ist zentraler Bestandteil der Wachstumsstrategie, daher wird DB Cargo das Einzelwagennetz als umweltfreundliches Alleinstellungsmerkmal gezielt zu einem multimodalen EV-Netzwerk weiterentwickeln. Dazu zählt v.a. die Einrichtung neuer Expressprodukte für Kunden ohne Gleisanschluss. Mittel- und langfristig steigt die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung 114f. und automatisierte Zugbildungsanlagen.
- **Starkes Angebotsmanagement:** Das Angebotsmanagement unterstützt Vertrieb und betriebliche Leistungserstellung dabei, den Kunden passgenaue, attraktive Leistungen anzubieten und dabei den notwendigen Ressourceneinsatz zu optimieren. Mit dem Anspruch, groß, grün und leistungsfähig zu sein, verbindet DB Cargo das Primat der Eigenleistung, d.h., Schienenverkehre werden selbst produziert, wenn mit den eigenen Ressourcen eine wirtschaftliche und qualitativ passende Leistung produziert werden kann.
- **Weiterentwicklung Produktion:** Die Steuerung der nationalen und internationalen Transporte wird verbessert. Die Prozesse zur Durchführung der Transportleistungen werden konsequent auf eine Start-bis-Ziel-Logik umgestellt, die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbesserung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Weiterhin wird DB Cargo in moderne Multisystemlokomotiven und neue Wagentechnologien investieren. Mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo seinen Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schienentransport, d.h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung, deutlich beschleunigen.
- **Starke europäische Korridore:** DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 großen Transportkorridoren vertreten. Entlang dieser Korridore forciert DB Cargo die Entwicklung von Qualität und Wachstum. Erfolgsfaktoren sind dabei eine hohe Verkehrsfrequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, schneller grenzüberschreitender Verkehr mit sprachlich geschulten Lokführer:innen und eine grundsätzlich enge länderübergreifende Zusammenarbeit.

Digitalisierung und Innovation

DB Cargo positioniert sich u.a. mit folgenden Maßnahmen am Markt, um Digitalisierung und Innovation voranzutreiben:

- DB Cargo entwickelt den Rangierbahnhof München-Nord zum ersten digitalen Güterbahnhof Deutschlands. Ziel ist eine weitgehend automatisierte Zugabfertigung. Dadurch steigt die Kapazität des Rangierbahnhofs um bis zu 40%. Güterzüge können künftig schneller, flexibler und häufiger abfahren.
- DB Cargo und der Eisenbahngüterwagen-Vermieter VTG haben 2020 einen modularen und multifunktionalen Tragwagen konstruiert, der neue Möglichkeiten in der Gestaltung von Fahrzeugen eröffnet. Dies ist in Europa einzigartig. Ziel ist, die Wagen schneller und individueller an Kundenbedürfnisse anzupassen und damit mehr Flexibilität zu erreichen. Das einzelwagenfähige Güterwagensystem ist seit Juni 2021 durch DB Cargo vollständig zugelassen. Seither treibt DB Cargo die Markteinführung des Tragwagens mit unterschiedlichen Behältern und Aufbauten in vier Branchen voran und wird bei Neu- und Ersatzanschaffungen auf das innovative Güterwagensystem setzen. Ziel ist es, passgenaue Logistiklösungen für Kunden der Transport- und Logistikbranche anzubieten. Die Markteinführung einer ersten Vorserie für verschiedene Güterarten wird durch das Bundesprogramm »Zukunft Schienengüterverkehr« des BMDV anteilig gefördert.
- Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist eine der wichtigsten Innovationen für eine grüne Verkehrswende. Seit Juni 2020 läuft das vom BMDV mit 13 Mio.€ finanzierte Forschungsprojekt DAC4EU. Die Entscheidung für das Scharfenberg-Design als Standard für eine einheitliche Kupplung im Güterverkehr in Europa wurde durch das European DAC Delivery Program (EDDP) im September 2021 getroffen. Mit den aktuell laufenden prozessbezogenen Tests nimmt der DAK-Demonstrationszug in der zweiten Projektphase Fahrt auf: im Rangierbetrieb unter realen Bedingungen sowie auf verschiedenen Streckenfahrten. Durch die Einführung der DAK, verbunden mit

Digitalisierung und Automatisierung der Arbeitsabläufe, werden Kapazitätssteigerungen im bestehenden Schienennetz um bis zu 15% möglich. Wichtigste Voraussetzungen dafür sind ein einheitlicher europäischer Standard, eine tragfähige Förderung und Finanzierung der Einführung der DAK sowie die intensiv geplante und langfristig vorbereitete Umrüstung der Güterwagen und Triebfahrzeuge in Europa ohne größere Auswirkungen auf Kunden.

Umweltmaßnahmen

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele. Zu den Umweltmaßnahmen, die damit im Zusammenhang stehen, zählen u.a.:

- Beschaffung der ersten 100 Zweikraft-Strecken-Lokomotiven grün. Nr. 57 der Baureihe 249. Zweikraftlokomotiven sind eine besondere Bauart von E-Lokomotiven, die ihre Energie auf elektrifizierten Streckenabschnitten aus der Oberleitung und auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten aus einem auf der Lokomotive vorhandenen Dieselgeneratoraggregat beziehen.
- Beschaffung der ersten 50 Toshiba-Hybridlokomotiven grün. Nr. 44. Die Vorbereitungen für die Montage im Rostocker Instandhaltungswerk von DB Cargo startete 2021. Die Hybridlokomotiven ersetzen künftig 61 alte Lokomotiven.
- Zur Absicherung der Ersatzbedarfe der Rangierlokomotivenflotte wurden europaweit Hybridrangierlokomotiven ausgeschrieben. Die Ausschreibung wurde im Dezember beendet, ein Rahmenvertrag über bis zu 250 Lokomotiven mit der Vossloh Locomotives GmbH geschlossen und 50 Fahrzeuge für 2024 bestellt. Die neuen Rangierlokomotiven sind Plug-in-Hybrid-Modelle und verfügen über ausreichend Motorleistung mit modernster Abgasreinigung. Die Antriebssysteme sind modular aufgebaut und können bei entsprechender Weiterentwicklung der Technik einfach ausgetauscht werden. Am Erstabruf beteiligt sich der Bund mit einer Förderung von bis zu 15 Mio.€.
- DB Cargo hat 2021 ein bundesweites Schienengüternetzwerk für Coca-Cola eingerichtet, in das 13 Standorte des Getränkeherstellers eingebunden wurden. Durch die Verlagerung der Transporte auf die Schiene werden jährlich Emissionen von etwa 1.900 t CO_2 vermieden.
- Mit neuen Verbindungen sollen künftig mehr DHL-Pakete auf der Schiene transportiert werden. Der Anteil der Pakete, die auf diese Weise zu den Empfänger:innen gelangen, erhöhte sich von unter 2% auf 6%. Langfristig sollen rund 20% des Pakethauptlaufs (Verbindung der Paketzentren) auf der Schiene transportiert werden.
- Das auf 650 E-Lokomotiven (entspricht rund 66% der E-Lokomotiv-Flotte) installierte Fahrassistenzsystem LEADER grün. Nr. 08 wurde 2021 weiterentwickelt. Mit LEADER werden Triebfahrzeugführer:innen beim energiesparenden Fahren unterstützt.

Weitere Ereignisse

- Im Rahmen der Corona-Unterstützungsmaßnahmen 46 hat der Bund die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr in Deutschland temporär (1. März 2020 bis 31. Dezember 2021) über die bereits bestehende Trassenpreisförderung hinaus gefördert. Die coronabezogenen Trassenpreiserstattungen sind Bestandteil des außerordentlichen Ergebnisses 89 und nicht im bereinigten operativen Ergebnis enthalten.

Entwicklung im Berichtsjahr

→ *Positive Leistungsentwicklung durch verbessertes konjunkturelles Umfeld schienenaffiner Branchen.*

→ *Umsatzzuwachs im Ganzzug-, Einzelwagen- und Kombinierten Verkehr.*

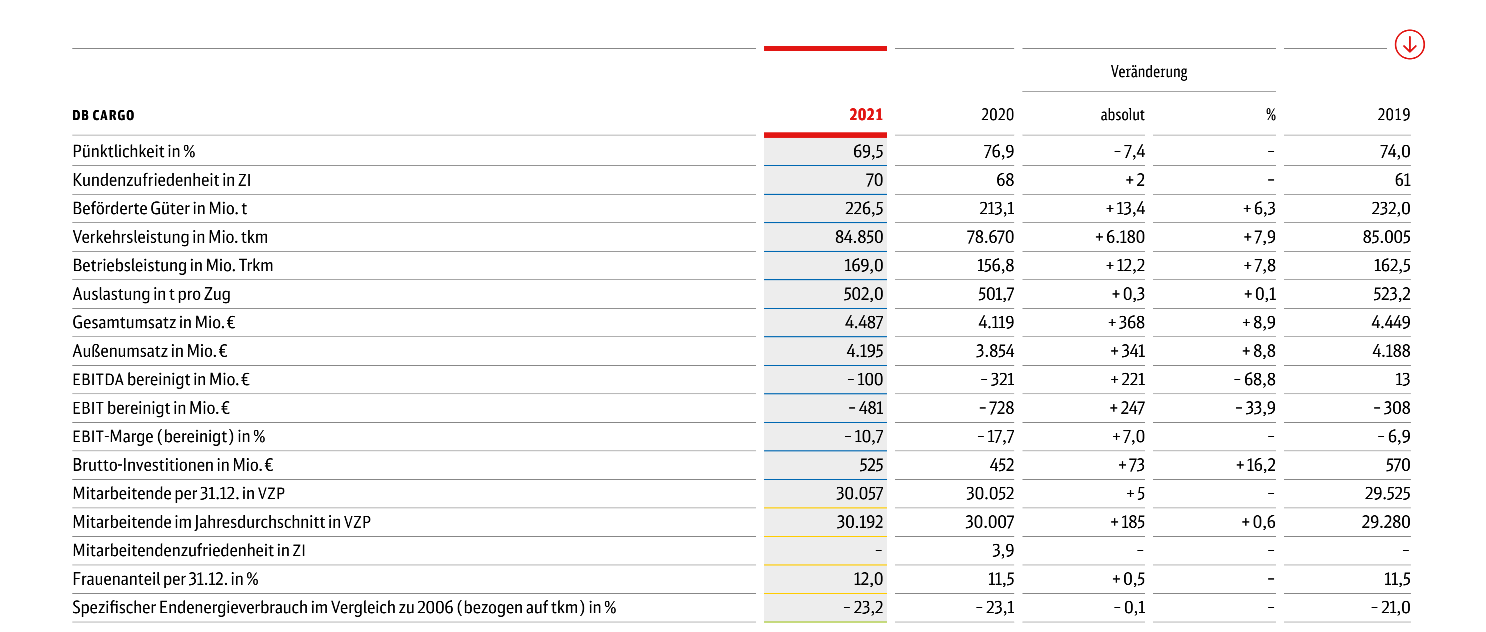
→ *Sonderereignisse dämpfen Entwicklung.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo ist deutlich zurückgegangen. Maßgeblich wird dies durch die Gesellschaften in Deutschland geprägt. Dies liegt im Wesentlichen an der wieder gestiegenen Auslastung des Schienennetzes und einer erhöhten Bautätigkeit. Weitere Einschränkungen resultierten aus mehreren Sonderereignissen (starker Wintereinbruch im Februar 2021, Hangrutsch im Mittelrheintal im März 2021, durch Starkregen beschädigte Infrastruktur im Rangierbahnhof München Nord im Juni 2021 sowie Hochwasser 38 im Juli 2021). Zudem führten die Streiks der GDL 38 zu betrieblichen Beeinträchtigungen. Auch bei den Gesellschaften in Eastern Europe war die Pünktlichkeit deutlich rückläufig.

Die Kundenzufriedenheit lag bei der jährlichen Befragung im März 2021 auf dem höchsten bisher gemessenen Wert seit Beginn der europaweiten Erhebung. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Performance während der Corona-Pandemie von den Kunden hoch bewertet.

Die Leistungsentwicklung war positiv. Der Trend aus dem zweiten Halbjahr 2020 hat sich fortgesetzt. Das Außenhandelswachstum, der durch die Corona-Pandemie deutlich gestiegene Online-Handel und konjunkturelle Impulse insbesondere aus der Stahl- und Chemieindustrie führten dazu,



DB CARGO	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit in %	69,5	76,9	-7,4	-	74,0
Kundenzufriedenheit in ZI	70	68	+2	-	61
Beförderte Güter in Mio. t	226,5	213,1	+13,4	+6,3	232,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.850	78.670	+6.180	+7,9	85.005
Betriebsleistung in Mio. Trkm	169,0	156,8	+12,2	+7,8	162,5
Auslastung in t pro Zug	502,0	501,7	+0,3	+0,1	523,2
Gesamtumsatz in Mio. €	4.487	4.119	+368	+8,9	4.449
Außenumsatz in Mio. €	4.195	3.854	+341	+8,8	4.188
EBITDA bereinigt in Mio. €	-100	-321	+221	-68,8	13
EBIT bereinigt in Mio. €	-481	-728	+247	-33,9	-308
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-10,7	-17,7	+7,0	-	-6,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	525	452	+73	+16,2	570
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	30.057	30.052	+5	-	29.525
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	30.192	30.007	+185	+0,6	29.280
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,9	-	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	12,0	11,5	+0,5	-	11,5
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-23,2	-23,1	-0,1	-	-21,0

dass die durch Corona-Effekte schwachen Vorjahreswerte deutlich übertroffen wurden. Negative Effekte aus Extremwetterereignissen, dem Hangrutsch an der Rheinstrecke, den Folgen des Halbleitermangels in der Automobilindustrie, der temporären Sperrung der großen Beltbrücke für Trailerverkehre und der Tarifauseinandersetzung mit der GDL wurden dadurch überkompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich spürbar verbessert, bleibt aber stark angespannt. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich infolge des Ertragszuwachses:

- Der Umsatz nahm deutlich zu und lag über dem Vor-Corona-Niveau:
  - Treiber im Ganzzugverkehr waren v.a. Transporte von Stahl, Kohle, Baustoffen und Düngemitteln. Dämpfend wirkten u.a. eine geringere Transportnachfrage nach Mineralölerzeugnissen und die Tarifauseinandersetzung mit der GDL.
  - Zuwächse im Einzelwagenverkehr resultierten v.a. aus der Entwicklung in den Bereichen Montan-, Bauholz- und Papiertransporte. Dämpfende Effekte resultierten aus Einschränkungen aus den genannten Sonderereignissen sowie der temporären Sperrung der großen Beltbrücke für Trailerverkehre.
  - Der Anstieg im Kombinierten Verkehr wurde maßgeblich getrieben durch eine anhaltend positive Entwicklung bei den Chinaverkehren. Zudem wirkten neue Verkehre in Deutschland umsatzsteigernd.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+23,9%/+103 Mio.€) stiegen im Wesentlichen infolge höherer Zuschüsse (v.a. aus der Anlagenpreisförderung 48).

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen, getrieben durch leistungsbedingte Zuwächse im Materialaufwand sowie einen Anstieg im Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (+5,9%/+148 Mio.€) stieg aufgrund von höheren Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen, Energie und Trassen. Gegenläufig wirkten u.a. positive Währungskurseffekte.
- Der Personalaufwand (+4,2%/+74 Mio.€) erhöhte sich v.a. tarifbedingt in allen Regionen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+2,9%/+18 Mio.€) stiegen u.a. aufgrund höherer IT-Anwendungen und höherer Kosten für Qualifizierungsmaßnahmen.

Die Entwicklung der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- Der deutliche Rückgang der Abschreibungen (−6,4%/−26 Mio.€) wurde getrieben durch den Wegfall von Einmaleffekten aus dem Vorjahr.

Die Investitionen stiegen im Wesentlichen infolge von Leasingaktivitäten für Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Frauenanteil ist leicht gestiegen.

Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene (Traktion) im Vergleich zum Referenzjahr 2006 blieb annähernd unverändert.

REGION CENTRAL EUROPE

- *Leistungszuwächse durch konjunkturelle Erholung, insbesondere in Stahl- und Chemieindustrie.*
- *Neuverkehre in Belgien und Angebotsausweitungen bei den transeurasischen Verkehren.*
- *Sonderereignisse dämpften Entwicklung.*



REGION CENTRAL EUROPE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Beförderte Güter in Mio. t	231,5	214,1	+ 17,4	+ 8,1	225,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.414	63.886	+ 4.528	+ 7,1	68.265
Betriebsleistung in Mio. Trkm	135,8	125,7	+ 10,1	+ 8,0	127,3
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	5.172	4.792	+ 380	+ 7,9	4.959
Außenumsatz [1] in Mio. €	3.470	3.192	+ 278	+ 8,7	3.443
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	- 190	- 386	+ 196	- 50,8	- 112
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	- 459	- 678	+ 219	- 32,3	- 333
Brutto-Investitionen [1] in Mio. €	385	326	+ 59	+ 18,1	456
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	21.882	21.865	+ 17	+ 0,1	21.433

[1] Vorjahreswerte wegen Ausweisänderung der eurasischen Verkehre (von der Region Eastern Europe zur Region Central Europe) angepasst.

Bei der Leistungsentwicklung in Central Europe setzte sich der seit dem zweiten Halbjahr 2020 bestehende Erholungstrend in der Stahl- und Chemieindustrie sowie im Kombinierten Verkehr weiter fort. Angebotsausweitungen in Belgien und Italien sowie auf dem transeurasischen Korridor wirkten unterstützend. Dämpfend wirkten die Auswirkungen der Extremwetterereignisse in Deutschland, die Tarifauseinandersetzung mit der GDL 38 und der coronabedingte Halbleitermangel in der Automobilindustrie. Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt leicht überschritten.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist allerdings weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich zwar infolge von Ertragszuwächsen, sind aber noch negativ:
- Der Umsatz stieg leistungsbedingt spürbar.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen überwiegend aufgrund höherer Zuschüsse v.a. aus der Anlagenpreisförderung.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu einem leichten Anstieg:
- Der Materialaufwand erhöhte sich infolge leistungsbedingt höherer eingekaufter Transportleistungen sowie Trassen- und Energieaufwendungen. U.a. geringere Instandhaltungsaufwendungen wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Auch der Personalaufwand nahm v.a. tarifbedingt sowie aufgrund einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl insbesondere in Deutschland und Belgien zu.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen annähernd auf Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Abschreibungen wirkte gegenläufig dämpfend:
- Die Abschreibungen gingen im Wesentlichen infolge des Wegfalls eines Sondereffekts im Vorjahr (außerplanmäßige Abschreibungen auf Software) deutlich zurück.

Der Zuwachs der Investitionen resultierte vorwiegend aus höheren Zugängen von Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag auf dem Niveau des Vorjahresendes.

REGION WESTERN EUROPE

- *Positive Effekte aus konjunkturbedingtem Nachfrageanstieg sowie Trassenpreisreduzierungen in Frankreich.*
- *Einschränkungen infolge des Brexits in UK sowie des Halbleitermangels und der konjunkturellen Schwäche in Spanien dämpften die Entwicklung.*
- *Restrukturierung in Frankreich vorangetrieben.*

REGION WESTERN EUROPE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Beförderte Güter in Mio. t	45,2	40,9	+ 4,3	+ 10,5	46,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	11.562	10.197	+ 1.365	+ 13,4	11.906
Betriebsleistung in Mio. Trkm	25,4	23,5	+ 1,9	+ 8,1	27,3
Gesamtumsatz in Mio. €	708	618	+ 90	+ 14,6	675
Außenumsatz in Mio. €	535	483	+ 52	+ 10,8	546
EBITDA bereinigt in Mio. €	59	37	+ 22	+ 59,5	91
EBIT bereinigt in Mio. €	- 30	- 53	+ 23	- 43,4	15
Brutto-Investitionen in Mio. €	84	60	+ 24	+ 40,0	82
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.231	4.248	- 17	- 0,4	4.190

Die Leistungsentwicklung in Western Europe zeigt ebenfalls wieder einen positiven Trend:
- Die Entwicklung bei DB Cargo UK war trotz der wirtschaftlichen Folgen des Brexits positiv, erreichte aber noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau.
- Die Situation von DB Cargo France spiegelt die Erfolge des Restrukturierungsprogramms wider, die zudem durch die wirtschaftliche Erholung in Frankreich unterstützt wurden.
- Dämpfend wirkte ein Rückgang der Transporte in Spanien. Dies ist zum einen auf temporäre Werksschließungen der Automobilindustrie aufgrund des Halbleitermangels und zum anderen auf die wirtschaftlichen Folgen des Brexits für die Verkehre zwischen Spanien und dem Vereinigten Königreich zurückzuführen.



Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich leistungsbedingt, blieb aber herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen infolge der Ertragsentwicklung:

- Die Nachfrageerholung wirkte sich positiv auf die Umsatzentwicklung aus.
- Dämpfende Effekte resultierten aus niedrigeren sonstigen betrieblichen Erträgen infolge reduzierter Instandhaltungsleistungen für Dritte bei DB Cargo UK.

Die Aufwendungen stiegen leicht:

- Der Materialaufwand erhöhte sich im Wesentlichen mengenbedingt (höhere Kosten für Energie und Leistungseinkauf). Eine Trassenpreisreduzierung in Frankreich wirkte teilweise gegenläufig. Währungskursbereinigt war der Anstieg weniger deutlich.
- Der Personalaufwand stieg infolge von höheren Pensionskosten bei DB Cargo UK sowie aufgrund von Tariferhöhungen an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen währungskursbedingt, bereinigt lagen sie auf Vorjahresniveau.
- Die Abschreibungen lagen auf Vorjahresniveau.

Die Investitionen stiegen aufgrund von Leasingaktivitäten.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen in Frankreich leicht unter dem Vorjahresendniveau.

REGION EASTERN EUROPE

⟶ *Corona-Erholungseffekte und Neuverkehre wirkten deutlich positiv, insbesondere in Tschechien.*

⟶ *Optimierung des Produkt- und Verkehrsportfolios vorangetrieben.*

REGION EASTERN EUROPE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Beförderte Güter in Mio. t	17,6	14,8	+2,8	+18,9	15,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.875	4.587	+288	+6,3	4.834
Betriebsleistung in Mio. Trkm	7,9	7,6	+0,3	+3,9	7,9
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	319	293	+26	+8,9	304
Außenumsatz [1] in Mio. €	190	179	+11	+6,1	199
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	31	28	+3	+10,7	34
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	8	2	+6	–	11
Brutto-Investitionen [1] in Mio. €	55	37	+18	+48,6	32
Mitarbeitende per 31.12. [1] in VZP	3.944	3.939	+5	+0,1	3.902

[1] Vorjahreswerte wegen Ausweisänderung der eurasischen Verkehre (von der Region Eastern Europe zur Region Central Europe) angepasst.

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe verlief, getrieben durch Erholungseffekte nach coronabedingt rückläufigen Transporten in 2020, wieder deutlich positiver und lag über dem Vor-Corona-Niveau. Unterstützend wirkten auch neue Verkehre in Rumänien.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen erholten sich deutlich. Treiber war die Entwicklung der Erträge:

- Der Umsatz stieg u.a. nachfragebedingt deutlich. Unterstützend wirkten zudem die Angebotsausweitungen in Tschechien sowie zusätzliche Transporte in Rumänien. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen u.a. infolge von Assetverkäufen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem leistungsbedingt deutlichen, aber unterproportionalen Anstieg.

- Der Materialaufwand nahm im Wesentlichen infolge der Nachfrageerholung, höherer eingekaufter Transportleistungen sowie steigender Energiekosten deutlich zu. Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der Personalaufwand erhöhte sich v.a. tarifbedingt. Positive Währungskurseffekte wirkten auch hier teilweise kompensierend.
- Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Hier wirkten v.a. zusätzliche Anmietungen von Rollmaterial.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- Die Abschreibungen gingen infolge einer unterjährigen geringeren Investitionstätigkeit zurück.

Die Investitionen sind deutlich gestiegen, im Wesentlichen infolge des Erwerbs von Lokomotiven und Güterwagen in Polen.

Die Mitarbeitendenzahl lag auf dem Niveau des Vorjahresendes. Ein leistungsbedingter Personalaufbau in Tschechien und Rumänien wurde durch Effekte aus Angebotsanpassungen in Polen und Bulgarien nahezu vollständig kompensiert.



INFRASTRUKTUR

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN DB-SCHIENEN-INFRASTRUKTUR / in Deutschland	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
Infrastrukturkunden	453	456	-3	-0,7
Konzerninterne Bahnen	18	18	–	–
Konzernexterne Bahnen	435	438	-3	-0,7
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.109	1.066	+43	+4,0
Konzerninterne Bahnen	694,4	680,2	+14,2	+2,1
Konzernexterne Bahnen	414,3	385,4	+28,9	+7,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,4	36,2	+1,2	–
Stationshalte in Mio. Stopps	158,8	155,4	+3,4	+2,2
Konzerninterne Bahnen	112,7	111,2	+1,5	+1,3
Konzernexterne Bahnen	46,1	44,2	+1,9	+4,3

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Die Trassennachfrage und die Anzahl der Stationshalte ist 2021 wieder deutlich angestiegen. Wesentlicher Grund sind Aufholeffekte infolge der Corona-Pandemie. Darüber hinaus kommt es in allen Verkehrsarten zu einem generellen Marktwachstum, das jedoch durch Sonderereignisse (starker Wintereinbruch, Hochwasser 38, Streiks 38) teilweise getrübt wurde. Entsprechend dem langjährigen Trend konnten die konzernexternen Bahnen weiter Marktanteile gewinnen, während die Nachfrage konzerninterner Bahnen zurückging.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LUFV) III

Zum 30. April 2021 wurde der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht für 2020 an den Bund übergeben. Trotz Corona-Pandemie konnten die vereinbarten Qualitätsziele vorbehaltlich der Prüfung durch das EBA erreicht werden. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsnetzinfrastruktur wird mit der LuFV III 237 fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren bis 2029 und ein Gesamtvolumen von 86 Mrd. € hat. Ein Investitionsschwerpunkt war 2021 u.a. die Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Weichen).

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

2021 sind die Marktpreise für Bauleistungen und für Rohstoffe mit zunehmender Dynamik gestiegen. Zudem zeichneten sich belastende Effekte aus Nachtragsforderungen und der Optimierung des Bauablaufs im Hauptbahnhof ab. Um mögliche Auswirkungen auf die Kostenentwicklung valide abzuschätzen, hat der DB-Konzern eine Überprüfung der Gesamtkostenprognose für das Bahnprojekt Stuttgart 21 vorgenommen, deren Ergebnisse im Frühjahr 2022 vorliegen werden. Es ist mit einer spürbaren Erhöhung der Kosten zu rechnen.

Im Zusammenhang mit den 2021 öffentlich erhobenen Vorwürfen bezüglich Missmanagement, Korruption und fehlender Information des Konzernabschlussprüfers in Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 auf Basis von im Jahr 2016 über unser Hinweisgebersystem gemeldeten Vorwürfen haben wir, begleitet durch unseren Konzernabschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung, eine Untersuchung vorgenommen und dabei keine Ergebnisse festgestellt, die auf konkrete wesentliche Compliance-Verstöße oder Vermögensschädigungen schließen lassen.

Erstellung Fahrplan 2021/2022

Für den Netzfahrplan 2022 sind rund 83.000 Trassenwünsche eingegangen. Es gab eine erhöhte Anzahl von Anmeldekonflikten, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Insgesamt konnten 50 % der insgesamt 130 Konflikte einvernehmlich mit den betroffenen Zugangsberechtigten gelöst werden. Alle anderen Konflikte sind in einem Streitbeilegungsverfahren entschieden worden, bei dem die Höhe der ganzjährigen Trassenentgelte für die Vergabe der Trasse maßgeblich ist. Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter steigt, zeigen v.a. die Zuwächse von Trassenanmeldungen von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Fernverkehr und im Güterverkehr. Der Fahrplanprozess unterliegt einem strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht.

Entwicklung der Infrastruktur

2021 flossen rund 12,8 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (Zuschüsse und DB-Mittel) i.H.v. 5,5 Mrd. € sowie 2,7 Mrd. € für die Instandhaltung.

Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte durch ein effektives Krisenmanagement gering gehalten werden. Ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichten es, auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vielen Fällen zügig aufzulösen.

2021 wurden im Rahmen des Bedarfsplans und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) folgende Baubeginne und Inbetriebnahmen realisiert:



BAUBEGINNE 2021

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim – Strullendorf (PFA 21) – Vorabmaßnahmen Knoten Bamberg (z.B. Bauzwischenzustand und Bahnsteigverlängerung)
Knoten Halle/Leipzig (2. Baustufe)	– Neubau ESTW-A Angersdorf mit Spurplanumbau (PFA 4)
Rhein-Ruhr-Express	– ESTW Düsseldorf
Ausbaustrecke Angermünde – Stettin	– Elektrifizierung Angermünde – Passow (PFA 1)
Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. und 2. Baustufe)	– Basel Bad Bahnhof (PFA 9.3)
Ausbaustrecke Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	– Zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Schnega und Salzwedel
Weddeler Schleife	– 2-gleisiger Ausbau Abzweig Weddel – Bahnhof Fallersleben
Neubau S-Bahn-Linie S4 (Ost) Hamburg – Bad Oldesloe	– PFA 1 (Hamburg-Hasselbrook – Luetkensallee)

INBETRIEBNAHMEN 2021

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Knoten Halle/Leipzig (2. Baustufe)	– Westseite Halle Hauptbahnhof: Umbau Personenverkehrsanlage (PFA 1, Bauabschnitt 4.2) – Neubau ESTW Angersdorf mit Spurplanumbau (PFA 4)
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau Nordkurve Kornweide
Rhein-Ruhr-Express	– Mülheim (Ruhr)-Styrum – Mülheim (Ruhr)-Heißen: Einrichtung einer Abzweigstelle (PFA 4)
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München	– Bahnhof Pfaffenhofen: ESTW und Spurplananpassung
Knoten Berlin	– 2. Baustufe Nordkreuz – Karow: 2-gleisiger Ausbau zwischen Blankenburg und Karow, Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Knoten Frankfurt am Main	– 2-gleisiger Ausbau Homburger Damm
Ausbaustrecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau	– Elektrifizierung Südbahn, Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
S-Bahn Breisgau	– Elektrifizierung Strecke Denzlingen – Elzach (Elztalbahn)

Daneben befanden sich 2021 folgende Bedarfsplan- und GVFG-Projekte im Bau:

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2021

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Ausbaustrecke Stelle – Lüneburg	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Ausbaustrecke Berlin – Dresden (1. und 2. Baustufe)	– Umbau Bahnhof Wünsdorf (Gleise, Weichen, Oberleitung, neue Außenbahnsteige, neue Unterführung für Radfahrer und Fußgänger)
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Hallstadt – Breitengüßbach (PFA 23) – 4-gleisiger Ausbau Forchheim – Eggolsheim (PFA 19)
Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain – Leckwitz (moderne Stellwerksanpassung, Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h)
Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart-Nürnberg – Leipzig/Dresden	– Chemnitz – Chemnitz Kappel (Erneuerung Oberleitung, Signalanlagen, Lärmschutz) – Ausbau Gaschwitz – Werdau (Ausbau mit moderner ESTW-Technik, Erneuerung Oberbau sowie Leit- und Sicherungstechnik für Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, Gesamtinbetriebnahme)
Ausbaustrecke Ludwigshafen – Saarbrücken	– Ausrüstung mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg	– Stuttgart 21 (inkl. GVFG-Nahverkehrsanteil) – Neubau Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm
Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. und 2. Baustufe)	– 4-gleisiger Ausbau Karlsruhe – Rastatt Süd inkl. Tunnel Rastatt (Streckenabschnitt 1) – 4-gleisiger Ausbau Müllheim – Auggen (PFA 9.0) – 4-gleisiger Ausbau Haltingen – Basel (PFA 9.2)

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2021

Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen	– 2. Baustufe (Neubau Bahnverlegung Sande - LuFV) – 3. Baustufe (Elektrifizierung und Streckenertüchtigung)
Ausbaustrecke (Amsterdam) – Grenze Deutschland/Niederlande – Emmerich – Oberhausen	– 3-gleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich und Blockverdichtung, Ausrüstung mit ETCS
Knoten Frankfurt am Main	– 2. Baustufe Frankfurt am Main (Neubau 3. Niederräder Brücke)
Kombinierter Verkehr	– Drehscheibe Rhein/Ruhr (Schwungeinfahrt Schiene-Schiene-Umschlag, Anbindung Schiene-Straße-Umschlag) – U-Bahnhof Karlsruhe (Verlängerung des Umschlagmoduls auf eine kranbare Nutzlänge von 750 m in zwei Baustufen)
Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	– ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen: Neubau Straßenüberführung, Personenunterführung
Rhein-Ruhr-Express	– Umbau Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof – 4-gleisiger Ausbau PFA 1.2: Leverkusen (Chempark) – Leverkusen Küppersteg und 4-gleisiger Ausbau PFA 1.3: Leverkusen Rheindorf – Langenfeld Berghausen
740 m Netz	– Ausbau der Überholgleise auf 740 m
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau/1-gleisiger Neubau S4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe inkl. Neubau von Verkehrsstationen
Ausbaustrecke Köln – Aachen	– Verlängerung Gleis 13 im Bahnhof Aachen Rothe Erde
S-Bahn Rhein-Main	– 4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel – Frankfurt am Main West 1. Baustufe
Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	– 1. und 2. Baustufe: Stationsmaßnahmen
S-Bahn Nürnberg	– 2. Baustufe: 4-gleisiger Ausbau S-Bahn Nürnberg – Forchheim – Bamberg
S-Bahn München	– Bau einer neuen Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Leuchtenbergring - zweiter S-Bahn-Tunnel (Ausgangslage des Landes Bayern)
S-Bahn Berlin	– S21 (1. Baustufe) - Erweiterung S-Bahn-Netz Berlin mit dem Bau einer Nord-Süd-Achse - Anschluss Berliner Hauptbahnhof in der Nord-Süd-Achse über zwei Äste mit dem Nordring der S-Bahn

Am Jahresende 2021 befanden sich insgesamt 176 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte in Planung und Bau. Weitere Informationen zu den Projekten sind im BauInfoPortal verfügbar.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN 2021

Projekte in Bau

– **Stuttgart 21:** Das Projekt beinhaltet die Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens mit vier neuen Bahnhöfen sowie über 57 km neuer Strecke und ermöglicht kürzere Reisezeiten, einen dichteren Fahrplantakt und mehr Direktverbindungen. In der Bahnhofshalle des neuen Hauptbahnhofs wurden bis Ende 2021 insgesamt 18 Kelchstützen hergestellt, im Nordkopf des Bahnhofs haben die Ausbauarbeiten begonnen. Mit über 54 km Länge sind mehr als 92 % der Tunnel vorgetrieben und ausgehoben, seit Mitte 2021 sind einige Tunnelbauwerke an die Feste Fahrbahn und eisenbahntechnische Ausrüstung übergeben worden.

– **Neubaustrecke Wendlingen – Ulm:** Die rund 60 km lange Neubaustrecke (NBS) schließt nahtlos an Stuttgart 21 an und verbindet Stuttgart mit Ulm mit bis zu 250 km/h. In Kombination mit Stuttgart 21 werden die Fahrzeiten zwi-



schen den beiden Städten halbiert. Im Juli 2021 wurde der Überbau des zweiten Brückenbauwerks der Filstalbrücke abgeschlossen, damit besteht eine lückenlose Verbindung zwischen Ulm und Wendlingen. Die Arbeiten an der festen Fahrbahn und der eisenbahntechnischen Ausrüstung konnten weitestgehend abgeschlossen werden, der Versuchsbetrieb wird im Februar 2022 gestartet.

- **Knoten Köln:** Der Knoten Köln soll durch insgesamt 17 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Im Projekt Ausbaustrecke (ABS) 4 Köln–Aachen befinden sich die Arbeiten im Bereich Aachen-Rothe Erde weiterhin in der Ausführungsphase. Die dort bereits erstellten Ausbaugewerke wurden durch das Hochwasser im Juli 2021 beschädigt, ebenso die Umleiterstrecke Aachen–Mönchengladbach. Die Wiederherstellung der beschädigten Infrastruktur sowie die baubetriebliche Neueintaktung der benötigten Sperrpausen führen zu einer Verschiebung des Inbetriebnahmetermins. Die Baumaßnahmen im Projekt S13 Ausbau Troisdorf–Bonn-Beul verlaufen planmäßig.
- **ABS Oldenburg–Wilhelmshaven:** Seit 2011 erfolgen der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven zur leistungsfähigen Anbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort in mehreren Baustufen. Die Gleisbauarbeiten im Bahnhof Sande sind abgeschlossen, in Oldenburg ist das Umfahrungsgleis für die Errichtung des neuen Brückenbauwerks Alexanderstraße in Betrieb gegangen. Auf allen Abschnitten wurde mit den Oberleitungsarbeiten begonnen. Im Juni 2021 war Baubeginn des neuen Unterwerks Rastede sowie des Schaltpostens Oldenburg und der zwei Autotrafostationen. Der letzte Planfeststellungsbeschluss (PFA 6.2) ist im Juni 2021 ergangen, der Baubeginn erfolgte im Juli 2021.
- **Dresdner Bahn:** Die Dresdner Bahn wird für den modernen Nah-, Regional- und Fernverkehr fit gemacht. Das führt zu einer Entlastung des Eisenbahnknotens Berlin und ermöglicht kürzere Fahrzeiten. In allen Abschnitten laufen zurzeit die Hauptbauleistungen. 2021 erfolgten u.a. der Baubeginn für die Verbindungskurve der Dresdner Bahn zur Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg sowie die Inbetriebnahme des Behelfsbahnsteigs in Lichtenrade.
- **ABS Berlin–Dresden:** 125 km der Strecke von Berlin nach Dresden werden für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ausgebaut. Die erste Baustufe befindet sich derzeit in der Realisierung. Die Baufinanzierungsvereinbarung für den Bahnhof Zossen wurde im Februar 2021 abgeschlossen. Für die zweite Baustufe erfolgt derzeit die Erstellung der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3).
- **Leipzig–Dresden (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 9):** Nach Abschluss der Arbeiten sind höhere Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h und damit kürzere Fahrzeiten möglich. Zudem wird die bestehende Infrastruktur entlastet. Seit September 2021 wird das erste Gleis im Abschnitt Zeithain–Leckwitz in seiner finalen Lage neu errichtet. Auf dem anderen Gleis kann der Zugverkehr weiterrollen. Die dafür notwendige Leit- und Sicherungstechnik wurde im September 2021 in Betrieb genommen.
- **ABS Nürnberg–Ebensfeld:** Ziel ist die Erneuerung der vorhandenen zweigleisigen ABS für den S-Bahn-/Regional- und Güterverkehr für eine Geschwindigkeit von 160 km/h sowie die Errichtung zweier zusätzlicher Gleise für eine Geschwindigkeit von 230 km/h. Im PFA 21 Eggolsheim–Strullendorf wurde im Mai 2021 das Baurecht für die 10 km lange Strecke erteilt. Der Baustart erfolgte im Juni 2021. Im PFA 23 Hallstadt–Breitengüßbach wurden im März 2021 u.a. Bahnsteige und neue Gleise im Bereich des Bahnhofs Hallstadt in Betrieb genommen. Bis Dezember 2021 wurden weitere ausstehende Gleisbauarbeiten abgeschlossen und der Betrieb aufgenommen. Die Inbetriebnahme des viergleisigen Streckenabschnitts des PFA 23 Hallstadt–Breitengüßbach erfolgt im April 2022.
- **Äußerer Knoten Halle:** Das Gesamtprojekt Umbau Knoten Halle (Saale) erhöht die Leistungsfähigkeit des Knotens für zukünftiges Verkehrswachstum. Die alten Brücken im Bereich Merseburger Straße wurden im Februar 2021 abgebrochen. Der Einhub der neuen Segmente erfolgte im Juli 2021. Zudem wurden Gleise und Bahnsteige erneuert sowie die mechanischen Stellwerke durch ein neues ESTW ersetzt. Im Dezember 2021 konnte der Streckenabschnitt wieder freigegeben werden.
- **ABS 46/2 (Emmerich–Oberhausen):** Um dem gestiegenen internationalen Güter- und Personenverkehr Rechnung zu tragen, nimmt der DB-Konzern in den nächsten Jahren umfangreiche bauliche Änderungen auf der Strecke vor. Das Kernstück bildet dabei der dreigleisige Ausbau der Strecke, um die Streckenkapazität zu steigern und die betrieblichen Abläufe zu optimieren. Inzwischen liegen fünf von zwölf Planfeststellungsbeschlüssen vor. Die Bauarbeiten für den Streckenausbau haben begonnen und werden mit den weiteren Beschlüssen ausgeweitet.
- **ABS Angermünde–Stettin:** Der Ausbau für Geschwindigkeiten bis 160 km/h, die durchgehende Elektrifizierung sowie der Bau eines zweiten Gleises ermöglichen kürzere Reisezeiten, mehr Züge auf der Strecke und eine klimafreundliche Mobilität. Bund und DB-Konzern unterzeichneten im März 2021 die Finanzierungsvereinbarung. Die erste Baugenehmigung für den Ausbau zwischen Angermünde und Stettin liegt seit April 2021 vor. Es konnte mit den Arbeiten zwischen Angermünde und Passow wie geplant im November 2021 begonnen werden.



- **Verlegung Bahnhof Hamburg-Altona:** Der neue Bahnhof Hamburg-Altona sorgt für ein größeres und besseres Angebot für Fahrgäste. Der Spatenstich erfolgte im Juli 2021. 2020 fanden Kabeltiefbauarbeiten statt, es wurden diverse Kabelhilfsbrücken errichtet und Bauwerke zurückgebaut. Alle Bauarbeiten verliefen nach Plan.

Projekte in Planung

- **Knoten Frankfurt am Main:** Der Eisenbahnknoten in Frankfurt am Main gehört zu den am stärksten genutzten Verkehrsknoten im deutschen Schienennetz:
  - Im Projekt Nordmainische S-Bahn PFA 1 (Frankfurt) und PFA 2 (Maintal) sind die Anhörungsverfahren abgeschlossen worden, sodass das EBA den Planfeststellungsbeschluss erstellen kann. Im PFA 3 Hanau der Nordmainischen S-Bahn wurden die Planungen offengelegt.
  - Im Projekt Knoten Frankfurt-Stadion dritte Baustufe wurden im März 2021 die Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Ferner liegt seit Oktober 2021 der Planfeststellungsbeschluss für die zweite Baustufe vor, bauvorbereitende Maßnahme laufen bereits. Der Ausbau auf vier Gleise soll die Kapazität aus Richtung Mannheim kommend zum Frankfurter Hauptbahnhof erhöhen.
  - Für den neuen Fernbahntunnel Frankfurt wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Ende Juni 2021 begannen die Projektarbeiten.
- **NBS Dresden—Prag:** Die Strecke zwischen Dresden und Prag ist ein wichtiger Bestandteil des Orient/East-Med-Korridors zwischen den Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie dem Schwarzen und dem Mittelmeer. Im Rahmen der Vorplanung werden zwei Varianten mit Untervarianten untersucht. Es entsteht ein mind. 25 km langer grenzüberschreitender Tunnel (mind. 14 km davon auf deutscher Seite). Es handelt sich dann um Deutschlands längsten Eisenbahntunnel. Die gemeinsam mit dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Správa železnic erstellten Planungsleistungen wurden im August 2021 vergeben.
- **ABS Dresden—Görlitz:** Die Strecke Dresden—Bautzen—Görlitz—Grenze D/PL (—Zittau) soll elektrifiziert werden. Im Rahmen der vom Freistaat Sachsen vollständig finanzierten Vorplanung wurde im April 2021 das Raumordnungsverfahren für die Bahnstromleitung eingeleitet. Zu den Modalitäten der Finanzierung und Projektumsetzung finden Abstimmungen mit dem Bund und dem Freistaat Sachsen statt.
- **Knoten Bamberg:** Der Bundesverkehrswegeplan sieht einen mehrgleisigen Ausbau des Knotens Bamberg vor. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für den viergleisigen Ausbau wurde im April 2021 abgeschlossen. Das Genehmigungsverfahren wird überlagert von weitreichenden Änderungsverlangen der Stadt Bamberg sowie Regelwerksanpassungen im Zusammenhang mit der Versickerung von Oberflächenwasser. Vorgelagerte Arbeiten zur Verlängerung von zwei Bahnsteigen wurden im Dezember 2021 abgeschlossen.
- **Güterzugstrecke Fürth—Nürnberg:** Die Strecke schafft eine neue Verbindung für den Güterverkehr, der so nicht mehr den Personenverkehr kreuzen muss. Für den Planungsabschnitt PFA 13 Rangierbahnhof Nürnberg ist die Offenlage in 2021 erfolgt. Für den PFA 16 Fürth—Eltersdorf erfolgt aktuell die Überarbeitung der Planunterlagen. Das Genehmigungsverfahren wird überlagert durch Regelwerksanpassungen im Zusammenhang mit der Einleitung von Oberflächenwasser mit möglichen terminlichen Auswirkungen auf den Planfeststellungsbeschluss.
- **Neubau S-Bahn-Linie S4 (Hamburg—Bad Oldesloe):** Für die neue S-Bahn-Linie wird die Strecke auf einer Länge von 20 km entlang der bestehenden Gleise ausgebaut. Für die PFA 2 Luetkensallee—Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein und PFA 3 Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein—Ahrensburg-Gartenholz werden derzeit die Planfeststellungsunterlagen aktualisiert. Im PFA 1 Hasselbrook—Luetkensallee haben die Bauhauptmaßnahmen im Mai 2021 mit dem offiziellen Spatenstich begonnen. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit Ende 2021 bestandskräftig. Darüber hinaus wurde im Dezember 2021 mit der Errichtung des Modulgebäudes des ESTW Ohlsdorf ein wichtiger Meilenstein erreicht.
- **Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung:** Ziel ist eine leistungsstarke Bahnverbindung als Anbindung des Fehmarnbelttunnels. Im September/Oktober 2021 lief die öffentliche Auslegung für den PFA 4 Oldenburg in Holstein und Göhl. Für den PFA 6 Fehmarn inkl. Brückenbereich wurden 2020 die Unterlagen in Abstimmung mit den Behörden zunächst ohne die Änderungen veröffentlicht, die sich aus dem Bundestagsbeschluss vom 2. Juli 2020 ergeben. Diese werden im Januar/Februar 2022 im Rahmen einer zweiten Auslegung ins Verfahren eingebracht. Für den kombinierten Absenktunnel Fehmarnsund wurde 2021 die Entwurfs- und Genehmigungsplanung gestartet.
- **Rhein-Ruhr-Express:** Ziel ist ein deutlich verbesserter Regionalverkehr im am dichtesten besiedelten Bundesland Deutschlands. Für zwölf der 15 PFA wurden die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Insgesamt liegt für acht PFA das Baurecht vor. Die Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3.1 Düsseldorf-Angermund wurden 2021 eingereicht und offengelegt. Im PFA 1.2 Leverkusen und

PFA 1.3 Langenfeld konnte die Sommersperrpause 2021 planmäßig abgeschlossen werden. Mit dem Baubeginn (Bauvorbereitung) für das ESTW Düsseldorf sind die ersten Arbeiten auf Düsseldorfer Stadtgebiet gestartet. Die Inbetriebnahme des PFA 4.0 Mülheim ist gemeinsam mit dem ESTW Duisburg erfolgt.

- **Viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen—Heidelberg Hauptbahnhof:** Der viergleisige Ausbau ist das umfangreichste Vorhaben auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg. Die Vorplanung wurde bis September 2021 abgeschlossen. Ende 2021 wurde das Vorplanungsheft dem EBA übergeben, sodass ab 2022 die Entwurfsplanung beginnt. Die Planung für die drei übrigen Vorhaben zwischen Mannheim Hauptbahnhof und Friedrichsfeld Süd wurden wieder aufgenommen.
- **Drittes Gleis Karlsruhe—Durmersheim:** Durch die Ankündigung von zusätzlichen Nahverkehren durch das Land Baden-Württemberg wird eine Sensitivitätsbetrachtung für ein viertes Gleis erforderlich. Dabei soll im Rahmen der Kapazitätsuntersuchungen auch ETCS Level 2 ohne Signale berücksichtigt werden. Die Finanzierungsvereinbarung für die Durchführung der Sensitivitätsuntersuchung ist für das erste Quartal 2022 vorgesehen.
- **Projekte i2030 Berlin-Brandenburg:** Die Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg wird gemeinsam mit den Ländern sowie dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) weiterentwickelt. Hierzu werden in acht Projektkorridoren Ausbaumaßnahmen für den Fern- und Regionalverkehr sowie ein Maßnahmenpaket für die S-Bahn geplant und umgesetzt.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Fahrweg betreibt mit über 33.000 km Strecke das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf den Gleisen in Deutschland gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen, die über 90 % des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem festgelegt.

DB Netze Fahrweg strebt eine dauerhafte Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit sowie eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Trassen und Serviceeinrichtungen an und ist für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung.

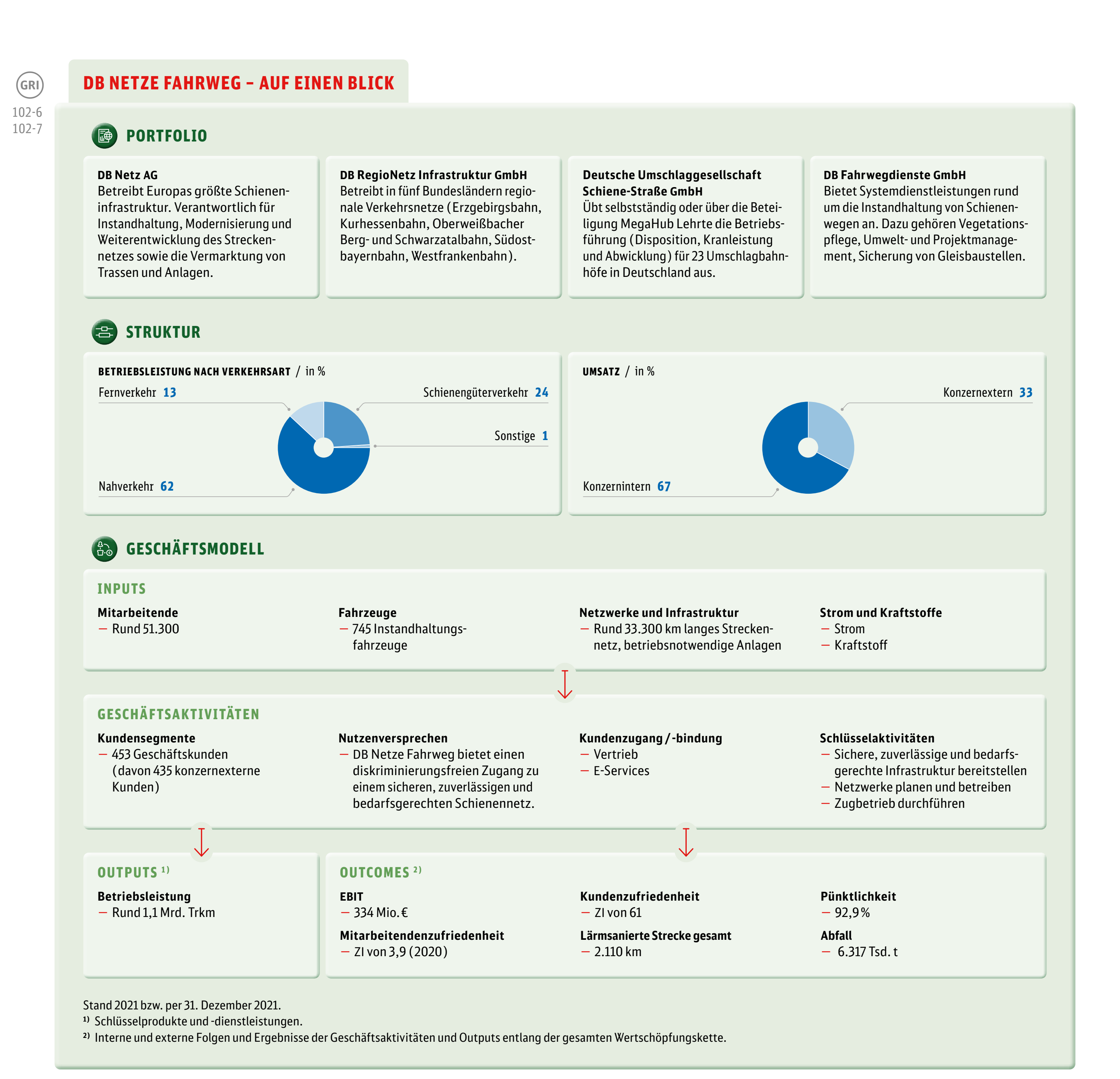
Die Kostenstruktur ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur in längerfristigem Kontext durch Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung.

Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit für die Kunden erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Für das angestrebte Wachstumsziel einer Steigerung von mehr als 30 % bei den Trassenkilometern ist es bedeutend, dass sich Neu- und Ausbauvorhaben gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen und in Ballungsräumen konzentrieren.

Im Rahmen des Projekts Netzkonzeption 2040 wird die Nachfrage für 2040 prognostiziert. Aus der Nachfrageprognose ist ersichtlich, dass sich das Wachstum auf die Kernachsen und Ballungsräume konzentrieren wird. Mit der Veröffentlichung des dritten Gutachterentwurfs zum Deutschland-Takt und der dazu nötigen Infrastrukturmaßnahmen kann bei der Untersuchung des Ausbaubedarfs auch der Zielfahrplan des Deutschland-Takts berücksichtigt werden. Auf dieser Basis entwickelt die Netzkonzeption fahrplanbasiert ein engpassfreies Zielnetz 2040. Anschließend wird unter Berücksichtigung der Branchenabstimmungen zur Etappierung des Deutschland-Takts eine Umsetzungskonzeption erarbeitet, um den für das Zielnetz erforderlichen Infrastrukturausbau zeitlich zu optimieren.

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung leistet. Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Relevanz für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, aber auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauvorhaben. Für die Realisierung des Deutschland-Takts entsteht erheblicher Infrastrukturausbaubedarf, der deutlich über den bisherigen Bundesverkehrswegeplan hinausgeht. Des Weiteren ist zur Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschland-Takts auch eine Vielzahl von Nahverkehrsprojekten unterstellt, die durch die Länder umzusetzen sind. Daher geht die DB Netz AG davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der jährlichen Mittel für den Infrastrukturausbau vom Bund, von den Ländern und vom DB-Konzern zu leisten sein wird.

GRI 102-6 102-7



GRI 102-6

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr hat in den letzten Jahren (mit Ausnahme des coronabedingten Rückgangs in 2020) deutlich zugenommen und zu einer höheren Nutzungsintensität der Eisenbahninfrastruktur geführt. Für die kommenden Jahre werden ein Nachfragewachstum im Güterverkehr sowie deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und somit ein weiter steigender Kapazitätsbedarf erwartet, der durch Maßnahmen wie steigende Regionalisierungsmittel, Angebotserweiterungen im Personenverkehr und anteilige Förderung der Trassenpreise im Güterverkehr gestützt werden soll.

Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur soll dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen ermöglichen. In die Starke Schiene 52 ff. sind die strategischen Schwerpunktthemen von DB Netze Fahrweg eingeflossen. DB Netze Fahrweg soll hierbei die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen für die Realisierung der Starken Schiene als Kapazitätsmanager schaffen. Zielsetzungen sind der Ausbau der Netzkapazität, die Digitalisierung sowie die bessere Nutzung der Kapazitäten. Ebenso strebt DB Netze Fahrweg die



kontinuierliche Erneuerung des Bestandsnetzes und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation an. Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Netze Fahrweg die strategischen Ausbaufelder:

- **Robuster:** DB Netze Fahrweg strebt durch den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur (Neu- und Ausbauprojekte) und die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) eine Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein Fokus auf der Erhöhung der Qualität des Bestandsnetzes. Hierbei wird eine Verbesserung der Anlagenqualität und Wirtschaftlichkeit angestrebt. Neben infrastrukturellen Maßnahmen strebt DB Netze Fahrweg im Rahmen des Kapazitätsmanagements die Etablierung einer neuen Steuerungsphilosophie an, die die Kapazitätsauslastung in den Fokus stellt. DB Netze Fahrweg hat hierfür mehrere Projekte und Initiativen gestartet, um die notwendigen Geschäftsfähigkeiten für eine bessere Kapazitätssteuerung zu entwickeln. Mit diesen Tools zur Kapazitätsbewertung wird das Unternehmen leistungsfähiger, da die Kapazität sichtbar gemacht wird. Neben dem geplanten Aus- und Neubau von Infrastruktur konzentriert sich DB Netze Fahrweg auf weitere Hebel zur Kapazitätserhöhung, wie die effizientere Nutzung von Sperrpausen im Rahmen von Bautätigkeiten oder die Vermeidung von Überlastung der nutzbaren Kapazitäten. Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, rekrutiert und qualifiziert DB Netze Fahrweg gezielt entsprechende Fachkräfte.
- **Schlagkräftiger:** DB Netze Fahrweg setzt Maßnahmen wie u.a. die Lean-Exzellenz um, die die Basis für schlagkräftige und stabile Prozesse schaffen sowie eine möglichst effiziente Organisation bilden sollen.
- **Moderner:** DB Netze Fahrweg nimmt in Bezug auf die Themen Deutschland-Takt sowie Europäische Korridore unterstützende Aufgaben wahr.
- **Grüner:** DB Netze Fahrweg bewegt sich hin zu einer grünen Zukunft. Zum einen, indem weitere Strecken lärmsaniert und elektrifiziert werden. Zum anderen setzt DB Netze Fahrweg auf nachhaltige Vegetationspflege 70, Naturschutzmaßnahmen wie die Bienenzucht grün Nr. 10 an den Trassen und Ressourcenschutz 71 f. durch Initiativen zur Förderung kreislaufwirtschaftlicher Ansätze.

RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2022 und 2023

Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die BNetzA die Entgelte für die Trassenpreise 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Fernverkehr um 3,8 %, für den Güterverkehr um 0,5 % und für den Nahverkehr um 1,8 % steigen. Gem. dem Entgeltantrag war für den Fernverkehr im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021 eine Entgelterhöhung von 4,6 % und für den Güterverkehr eine Absenkung der Entgelte um 0,6 % vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des Güterverkehrs aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst. Im Ergebnis erfolgt eine Entgeltverschiebung zulasten des Güterverkehrs und zugunsten des Fernverkehrs. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2022/2023 wurde Anfang Oktober 2021 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an. Eine Entkoppelung des Weiterbaus vom Schlichtungsverfahren wurde erreicht. Im Dezember 2021 wurde der Tunneldurchschlag bei der Weströhre erreicht.

BETEILIGUNGEN



Zum 31. März 2021 hat die DB Netz AG den vollständigen Erwerb der SIGNON Deutschland GmbH vollzogen. Damit sichern wir uns insbesondere Know-how für Projekte wie den Bau von Digitalen Stellwerken sowie die Streckenausrüstung mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS. 102-10

UMWELTMASSNAHMEN

- Am 16. Juli 2021 wurde die Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung (Mantelverordnung) beschlossen. Die Verordnung tritt nach einer Übergangsphase von zwei Jahren zum 1. August 2023 in Kraft. Mit der Mantelverordnung werden bundeseinheitliche und rechtsverbindliche Regelungen für die Verwertung von mineralischen Abfällen geschaffen. Ziel ist es, die Kreislaufwirtschaft zu fördern und die Akzeptanz von Ersatzbaustoffen zu verbessern. Die Verwendung von Primärbaustoffen soll dadurch reduziert und natürliche Ressourcen geschont werden. Wir sind von ortsfesten oder mobilen Aufbereitungsanlagen für mineralische Ersatzbaustoffe bei allen Baumaßnahmen betroffen. Die Einführung der



DB NETZE FAHRWEG	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,7	95,1	-1,4	–	93,7
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	92,9	94,5	-1,6	–	93,1
Kundenzufriedenheit in ZI	61	66	-5	–	65
Betriebslänge per 31.12. in km	33.288	33.286	+2	–	33.291
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.108	1.064	+44	+4,1	1.089
davon konzernexterne Bahnen	414,3	385,4	+28,9	+7,5	368,2
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,4	36,2	+1,2	–	33,8
Gesamtumsatz in Mio. €	5.984	5.660	+324	+5,7	5.652
Außenumsatz in Mio. €	1.975	1.808	+167	+9,2	1.687
Anteil am Gesamtumsatz in %	33,0	31,9	+1,1	–	29,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.010	1.086	-76	-7,0	1.443
EBIT bereinigt in Mio. €	334	409	-75	-18,3	807
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	225	266	-41	-15,4	628
Brutto-Investitionen in Mio. €	9.349	8.480	+869	+10,2	7.441
Netto-Investitionen in Mio. €	1.738	1.363	+375	+27,5	1.055
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	51.290	50.330	+960	+1,9	48.787
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	51.270	50.008	+1.262	+2,5	48.114
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,9	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	20,0	19,4	+0,6	–	19,2
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.110	2.039	+71	+3,5	1.844

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mantelverordnung hat daher weitreichende Auswirkungen auf das Regelwerk und unsere Prozesse zum Baugeschehen in Deutschland. Innerhalb der kommenden zweijährigen Übergangszeit werden im Rahmen eines konzernübergreifenden Projekts die erforderlichen Anpassungen und Änderungen vorgenommen und die Mitarbeitenden informiert und qualifiziert.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten.*
- *Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.*
- *Höhere Aufwendungen v. a. im Zusammenhang mit Infrastrukturschäden sowie für Winterdienst.*
- *Hohes Projektvolumen.*

Die Pünktlichkeit der konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland wie auch die der konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen war 2021 rückläufig. Gründe waren hauptsächlich ein wieder deutlich höheres Zugangebot sowie ein hohes Bauvolumen mit entsprechendem Kapazitätsverbrauch. Dies führte insbesondere in den bereits bestehenden Engpässen zu einer Überlastung, die die Betriebsqualität einschränkte. Des Weiteren führten Einzelereignisse zu längeren Phasen eingeschränkter Anlagenverfügbarkeit. Dazu zählen im Wesentlichen der Wintereinbruch im Februar 2021 mit überregionaler Wirkung und die Hochwasser 38 im Juli 2021 sowie auch Sturmtiefs.

Die Kundenzufriedenheit sank deutlich. 2021 wurden rund 270 Kunden befragt. Insbesondere die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit wurden weiterhin sehr kritisch gesehen.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg wieder deutlich. Treiber waren insbesondere weniger coronabedingte Ausfälle sowie Ausweitungen im Regional- und Güterverkehr. Dämpfend wirkten Sonderereignisse wie die Hochwasser sowie die Streiks der GDL 38. Die Nachfrage stieg bei konzernexternen noch deutlicher als bei konzerninternen Kunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Die operativen Ergebnisgrößen gingen in der Folge deutlich zurück. Dies resultierte aus höheren Aufwendungen für Personal sowie für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und zur Beseitigung von Hochwasserschäden.

Die Ertragsentwicklung wirkte dabei dämpfend:

- Der Umsatz stieg nachfragebedingt deutlich. Zudem wirkten positive Preiseffekte ertragssteigernd. Gegenläufige Effekte resultierten aus Sonderereignissen wie den Hochwassern sowie den Streiks der GDL.
- Unterstützend wirkte der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+6,3 % / +62 Mio. €), u.a. infolge gestiegener Zuschüsse sowie preisbedingt höherer Erträge aus der Verschrottung.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit den Hochwassern:

- Der gestiegene Materialaufwand (+15,9%/+343 Mio.€) ist maßgeblich auf höhere Instandhaltungsleistungen, die Beseitigung von Hochwasserschäden, einen strengeren Winter sowie auf höhere Energieaufwendungen zurückzuführen.
- Der Personalaufwand (+5,8%/+192 Mio.€) stieg infolge der höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt deutlich.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+8,3%/+107 Mio.€) resultierte u.a. aus höheren Aufwendungen für Projekte sowie für Anlagenabgänge, zum Teil in Zusammenhang mit durch Hochwasser zerstörter Infrastruktur. Zudem stiegen die 2020 coronabedingt deutlich zurückgegangenen Aufwendungen für Bildung. Geringere Verwaltungskosten wirkten gegenläufig.
- Die Abschreibungen (–0,1%/–1 Mio.€) blieben annähernd unverändert.

Der deutliche Anstieg der Brutto- und Netto-Investitionen resultierte insbesondere aus höheren Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Der Frauenanteil lag etwas höher.

Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die Umsetzung von Maßnahmen weiter gestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen – vereint das Geschäftsfeld vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 0,9 Mio. m² Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An unseren Bahnhöfen halten täglich Züge von 114 Eisenbahnverkehrsunternehmen. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, setzen wir besondere Schwerpunkte in den Bereichen Service, Sicherheit und Sauberkeit. Zudem kümmern sich unsere Bahnhofsmanagements vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf. Unser Bahnhofsportfolio zeichnet sich durch eine hohe Flächenpräsenz aus. Die benötigte Infrastruktur ist durch hohe Fixkostenanteile geprägt. Eine bedarfsgerechte Vorhaltung von Ausstattungselementen und baulicher Infrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für wirtschaftlichen Erfolg.

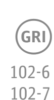
Umsätze werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert, Anteil vor Corona: rund 70%) in den Verkehrsstationen und aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Die wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die BNetzA und das EBA.

MÄRKTE UND STRATEGIE


102-6

Wir stehen vor einem großen Wandel. Der Mobilitätsmarkt wird wieder wachsen und sich verändern. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Strukturen in der Gesellschaft erneuern sich:
- Die Altersschere geht weiter auseinander;
- Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen;
- ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich den Zugang zu Mobilität erhalten.

Wir haben unsere Strategie in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Grundlage für die Strategieumsetzung ist die Neuausrichtung der Organisation: Die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation wird an Reisenden und Besuchern ausgerichtet und zahlt auf die Stratgie Starke Schiene 52ff. ein.
- **Robuster:** Für unsere Kunden verbessern wir kontinuierlich die wahrnehmbare Basisqualität an unseren Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld. Wir gewährleisten deutschlandweit standardisierte Produktionskonzepte, optimieren unsere Instandhaltungsmaßnahmen und setzen dabei auf digitalisierte zustands- und bedarfsorientierte Lösungen. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung und den damit verbundenen Anstieg der Reisendenzahlen investieren wir in neue Bauprojekte und entwickeln tragfähige Kapazitätskonzepte, um eine robuste und sichere Infrastruktur sicherzustellen.
- **Schlagkräftiger:** Im Rahmen der Lean-Exzellenz-Transformation wollen wir eine Lean denkende und handelnde Organisation etablieren. Durch die Etablierung des Lean-Mindsets bei allen Mitarbeitenden schaffen wir die Basis für eine exzellente Werterzeugung und kontinuierliche Verbesserung der Prozesse. Unsere Prozesse beginnen beim Kunden und seinen Anforderungen, hierfür entwickeln wir Lösungen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Mit dem Neuaufsatz unserer Leistungsprozesse stellen wir die Ausrichtung unseres Handelns auf die Bedürfnisse unserer Kunden sicher und holen systematisch ihr Feedback ein. Wir implementieren eine konsequente End-to-End-Verantwortung für alle unsere Prozesse. Dabei haben wir die Wirkung auf die Endkund:innen im Fokus. Die Einführung eines flächendeckenden Performance-Managements für alle Organisationseinheiten schafft Transparenz über relevante Kennzahlen und ermöglicht eine klare Steuerung entlang unserer kundenorientierten Prozesse. Dazu gehört auch die fortwährende Standardisierung und Digitalisierung von Kernprozessen zur Steigerung der Effizienz.
- **Moderner:** Für unsere Gäste möchten wir die Aufenthaltsqualität am Bahnhof steigern. Wir wollen Bahnhöfe noch umfassender und besser in den Alltag der Menschen inte-



102-6
102-7

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE – AUF EINEN BLICK

LEISTUNGSPORTFOLIO

Stationshalte
Das Halten von Zügen an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen. Neben Basisleistungen werden je nach Bahnhofskategorie Zusatzleistungen wie Servicemitarbeitende, DB Information oder Wetterschutz angeboten. Für die Leistungen sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden.

Vermietung und Verpachtung
Angebot von rund 0,9 Mio. m² Mietfläche in Bahnhöfen und Stationen. Damit zählt DB Netze Personenbahnhöfe zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

Sonstiges
Angebot weiterer Dienstleistungen an Bahnhöfen und Stationen (u.a. das Betreiben von Schließfächern, Parkhäusern).

STRUKTUR

STATIONSHALTE NACH VERKEHRSART / in %
Fernverkehr 2
Regionalverkehr 98

STATIONSHALTE / in %
Konzernextern 30
Konzernintern 70

UMSATZ / in %
Konzernextern 40
Konzernintern 60

GESCHÄFTSMODELL

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 6.800

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 5.400 Bahnhöfe
- Rund 700 Stationen mit Vermarktung
- Rund 9.300 Bahnsteige
- Rund 6.500 Fahrgastinformationsanlagen
- Rund 6.800 Dynamische Schriftanzeiger
- Rund 2.500 Aufzüge
- Rund 1.000 Fahrtreppen
- Rund 300 Parkhäuser und Parkplätze

Weitere Produktionsfaktoren
- 303,6 GWh Strom

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Mieter und Mobilitätsanbieter
- Besteller

Nutzenversprechen
- DB Netze Personenbahnhöfe bietet attraktive Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitäts- und Alltagsangeboten und Mietflächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Kundenserviceleistungen im Bahnhof

Schlüsselaktivitäten
- Verkehrsstationen betreiben
- Gewerbeflächen vermieten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen

OUTPUTS [1]

Stationshalte
- 155,5 Mio.

Vermietete Flächen
- rund 0,9 Mio. m²

OUTCOMES [2]

EBIT bereinigt
- 1 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 4,0 (2020)

Kundenzufriedenheit
- Verkehrsstation (Reisende / Besucher:innen) ZI von 73
- Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) ZI von 69
- Mieter ZI von 79

Anlagenqualität
- Schulnote 2,77

Primärenergieverbrauch
- – 27,4 % im Vergleich zu 2010 (absolut)

Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

grieren und mit passenden Angeboten den Aufenthalt attraktiv machen 129f. Komfortable Wartebereiche, ein einladender Vorplatz, neu gestaltete Empfangsgebäude sowie ein besserer Service tragen dazu bei, dass sich Reisende und Besucher:innen am Bahnhof wohlfühlen. Wir optimieren die Reisendeninformation 129f. und entwickeln unsere Wegeleitung weiter, damit Reisende und Gäste aus dem Quartier sich optimal zurechtfinden. Wir bauen das WLAN-Netzwerk an Bahnhöfen weiter aus und setzen auf neue Konzepte und digitale Angebote wie bspw. die App DB Rad+ 130 und die Zugvogel-Automaten. Mit der Initiative Smart City 130 machen wir Bahnhöfe und ihre Umgebung lebenswerter. Wir entwickeln innovative Nutzungskonzepte für Bahnhöfe, denken Bahnhofsquartiere

neu und sorgen für vernetzte, nachhaltige Mobilität. Dazu gehören neue Alltagsservices wie Smart Locker, Möglichkeiten für mobiles Arbeiten am Bahnhof, attraktive Vorplatzgestaltung inkl. Sharing-Flächen für die Anschlussmobilität oder auch Micro-Hubs in der City-Logistik.

— Grüner: Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks erhöhen wir stetig unsere Energieeffizienz durch energetische Sanierung sowie LED-Tausch. Weiterhin forcieren wir die Anwendung erneuerbarer Energien, so auch den Einsatz von Ökostrom an vielen unserer Bahnhöfe. Zusätzlich verproben wir am Standort Zorneding 130 f. einen nachhaltigen Bauansatz für kleine Bahnhöfe. Mit dem Forschungsprojekt BALIN 70 erforschen wir zudem mögliche Auswirkungen nächtlicher Bahnhofsbeleuchtungen auf Insekten.

RAHMENBEDINGUNGEN

Genehmigung der Stationsentgelte 2022

Am 17. September 2021 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (ERegG-Novelle), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2022 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2022 mit wenigen Kürzungen. Gegen die von der BNetzA vorgenommenen Kürzungen bei den Stationsentgelten für ausgefallene Stationshalte hat die DB Station&Service AG, wie bereits im Vorjahr, Klage beim Verwaltungsgericht Köln eingelegt. Gesamthaft wurde eine durchschnittliche Preissteigerung i.H.v. 2,46 % genehmigt.

Konjunkturprogramm des Bundes für attraktive Bahnhöfe

Im Rahmen eines Konjunktur-/Handwerkerprogramms wurden 2021, als Verlängerung des Konjunkturprogramms aus 2020, für die Stärkung kleiner und mittlerer Handwerksbetriebe und die gleichzeitige Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe zusätzlich 120 Mio. € durch den Bund bereitgestellt. Dazu wurden 2021 über 2.000 Maßnahmen an rund 1.000 Stationen geplant, baulich umgesetzt und abgerechnet.

Gleichzeitig steigern wir gemeinsam mit dem Bund die Nachhaltigkeit unserer Bahnhöfe: An rund 90 Stationen wurde die Beleuchtung auf LED umgestellt und an rund 50 Stationen die Heizungsanlage energetisch verbessert.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

Kapazität und Frequenzerfassung

Um das erwartete Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der kapazitätskritischen Bahnhöfe mit betrieblichen und baulichen Maßnahmen sichergestellt werden. Hier fließt der Deutschland-Takt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, die die Grundlage für die Kapazitätseinordnung der Stationen ist. Dazu soll im ersten Schritt Transparenz über mögliche Engstellen und deren Ursachen geschaffen werden. Für ausgewählte Stationen wird ein videobasiertes Frequenzmanagement eingeführt. Damit werden Echtzeitdaten für eine Kapazitätsbewertung der Stationen generiert und eine unmittelbare Lenkung der Reisendenströme möglich.

Modernisierung und Neubau von Bahnhöfen

— Der Dortmunder Hauptbahnhof wird voraussichtlich 2025 eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Ende Juli 2021 ging der dritte der acht zu modernisierenden Bahnsteige in Betrieb.

— Am Hauptbahnhof Hannover erfolgt ab Sommer 2022 die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke oberhalb der Ebene des Personentunnels. Bedingt durch die notwendige Konzentration der Bauarbeiten an den Bahnsteigen auf die jeweiligen Zeiträume um die jährlichen Sommerferien, wird die Modernisierung voraussichtlich 2033 abgeschlossen sein.

— Am Berliner Ostbahnhof haben die Bauarbeiten am Hallendach begonnen. Seit Mai 2021 werden die Gerüstplattformen errichtet, um die Erneuerung der gesamten Dachhaut, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern durchzuführen. Der Zugverkehr kann weitestgehend fortgeführt werden.

— Die Grunderneuerung des Bahnhofs Berlin Zoologischer Garten wird in mehreren Bauabschnitten realisiert. 2021 wurden die Flächen des ersten Bauabschnitts mit der Fernbahnhalle und der Zwischenebene zu den Gleisen nach Umbau wieder in Betrieb genommen. Für die weiteren Flächen und Bauabschnitte erfolgen derzeit die Planungsleistungen. Die Maßnahmen in der S-Bahnhalle als Teil des zweiten Bauabschnitts beginnen Mitte 2022.

— Im Projekt Frankfurt Main Hauptbahnhof – Grunderneuerung B-Ebene und Nordbau – wurde 2021 mit dem ersten und zweiten Bauabschnitt, der Grunderneuerung der sich unterhalb des Bahnhofsvorplatzes befindenden Verteilerebene (»B-Ebene«) und der darunterliegenden (Versorgungs-)Ebenen, begonnen. Ein weiterer Bauabschnitt, in dessen Rahmen sich die Wegeleitungen für die Reisenden verändert, beginnt ab dem zweiten Quartal 2022.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Reisendeninformation der Zukunft

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird ein neues zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-)Plattform werden hierüber den Reisenden Informationen am Bahnhof zur Verfügung gestellt. 2021 ist die Anzahl der Bahnhöfe im Betrieb mit den neuen Systemen auf 387 gestiegen.

2021 kamen insbesondere die Regional- und Fernverkehrsbahnhöfe bzw. -bahnsteige in Berlin, im Gebiet rund um Erfurt sowie im Bereich Darmstadt und Mannheim hinzu. Außerdem wurden die Umstellungen in Nordrhein-Westfalen mit den Bahnhöfen rund um Aachen und Düsseldorf sowie Bahnhöfen bei Münster fortgesetzt. Damit sind gegenwärtig rund 40 % aller großen Bahnhöfe auf das neue System umgestellt worden.

Die Ende 2020 realisierte Möglichkeit zur Kommunikation von multimodalen Anschlüssen, also einer Anzeige der lokalen fahrplangebundenen Anschlussverkehre, wurde 2021 an mehreren Bahnhöfen erprobt.

Auch die Softwareentwicklung für die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) wird mit Blick auf eine Betriebserprobung 2022 weiter vorangetrieben.

Smart City bei DB Station&Service

Mit Smart City | DB wollen wir den Lebensalltag durch intelligente und umweltfreundliche Angebote verbessern und Bahnhöfe besser in Kommunen und Städte integrieren. 2021 konnten wir weitere innovative Entwicklungsschritte vornehmen, z.B.:

- **Mehr Aufenthaltsqualität:** Das eigens entwickelte Freiraum-Kit sorgt für mehr Aufenthaltsqualität auf den Vorplätzen. Das Freiraum-Kit bietet eine Kombination aus Sitzgelegenheiten mit Verschattungselementen, einem Spielfeld für Kinder und grünen Inseln als urbanes Pflanzenlabor an.
- **Flexiblere Anschlussmobilität:** Am Bahnhof Stuttgart-Vaihingen haben wir im Oktober 2021 den ersten DB Mobility Hub gestartet. Damit bündeln wir sämtliche Sharing-Angebote an einem Ort, zudem können Pendler:innen Pkw-Stellplätze direkt am Bahnhof reservieren. Der Mobility Hub ist ein Gemeinschaftsprojekt von Smart City | DB, DB BahnPark und der S-Bahn Stuttgart.
- **Nachhaltige letzte Meile:** Mit dem Micro-Hub wird auf eine nachhaltige letzte Meile und eine klimaneutrale Weiterverteilung mittels Kleinfahrzeugen gesetzt. 2021 wurde gemeinsam mit Logistikpartnern ein weiterer Micro-Hub in Berlin eröffnet.
- **Coworking-Angebot:** Im Oktober 2021 wurde das Coworking-Angebot everyworks am Bahnhof Hannover Hauptbahnhof eröffnet. Die ersten beiden Standorte wurden in Kooperation mit einem externen Partner (Design Offices) eröffnet.

Neue Angebote an Zukunftsbahnhöfen

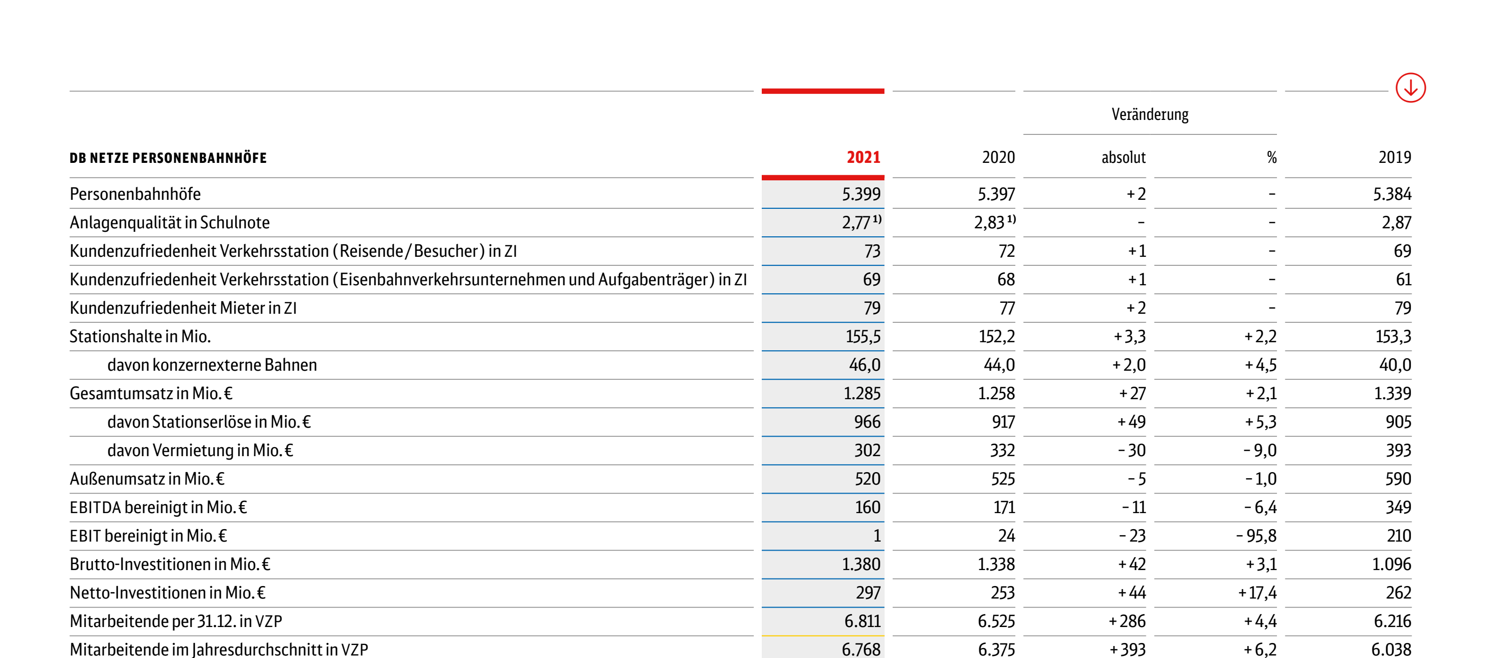
Unser Projekt »Zukunftsbahnhof« steht für einen Test innovativer Angebote an 16 Zukunftsbahnhöfen. Dabei wollen wir herausfinden, was Fahrgästen oder Bahnhofsbesucher:innen das Leben erleichtert und die Zeit am Bahnhof angenehmer macht. Durch unterschiedliche Angebote und Services binden wir die Stationen besser in das Bahnhofsumfeld ein und machen sie zu angenehmen Aufenthaltsorten. 2021 haben wir u.a. folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Gemeinsam mit Edeka Südwest wurde im Februar 2021 in Renningen der erste digitale 24/7-Supermarkt am Bahnhof eröffnet.
- In Ahrensburg wurde ebenfalls 2021 ein digitaler 24/7-Service-Store am Bahnsteig eröffnet.
- In Halle (Saale) wurde ein neuer Wartebereich mit neuem Mobiliar und Begrünungselementen eingeweiht.
- Am Bahnhof Coburg gibt es neue Gestaltungselemente und Wartemöbel in der Empfangshalle und der Bahnhof wurde an die Rad+ App 130 angebunden.
- In Heilbronn sorgt eine neue Hallenbeleuchtung mit Leuchtbändern für eine angenehme Stimmung und ein aufgeräumtes Erscheinungsbild.

Wir arbeiten an der ganzheitlichen Gestaltung und Umsetzung erfolgreicher Produkte aus den Zukunftsbahnhöfen grün. Nr. 74 und Smart City an über 100 Bahnhöfen bundesweit. Dafür wurden 2021 auch Mittel aus dem Konjunkturpaket eingesetzt.

UMWELTMASSNAHMEN

- Die Bike+Ride-Offensive grün. Nr. 156 soll helfen, bis zu 100.000 zusätzliche Stellplätze zu schaffen, und damit einen Ausbau der Bike+Ride-Infrastruktur einleiten. Rund 70 Anlagen mit über 7.000 Stellplätzen wurden bisher errichtet. Für rund 45.000 Stellplätze liegen fertige Konzepte mit abgestimmten und genehmigten Flächen vor. Die Kommunen werden finanziell durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und operativ bei der Flächenprüfung und mietfreien Gestattung durch uns unterstützt. Das Programm wurde bis 2027 verlängert. Um Kommunen bei Fragen zu beraten und bei Vorhaben zu begleiten, haben wir im Juli 2021 zusätzlich eine Informationsstelle eingerichtet. DB Netze Personenbahnhöfe erhielt im Rahmen einer Ausschreibung des Bundes den Zuschlag und stellt, zunächst befristet bis Ende 2023, interessierten Kommunen ein umfassendes Informationsangebot zur Verfügung. Auch eine standortbezogene Beratung ist möglich.
- Mit der App DB Rad+ grün. Nr. 10 fördern wir intermodale Reiseketten aus Fahrrad und Bahn. Die App zählt mit dem Fahrrad in einem Aktionsgebiet gefahrene Kilometer, die bei Händlern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien eingelöst werden können. In 14 Städten wurden bereits über 1 Mio. km von den Nutzer:innen erfahren. Weitere Standorte sollen folgen.
- Mit dem Bahnhof am Standort Zorneding wird ein neuer Ansatz des Bauens erprobt, mit dem wir Treibhausgasemissionen einsparen können. Das Besondere ist der hohe



DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Personenbahnhöfe	5.399	5.397	+2	–	5.384
Anlagenqualität in Schulnote	2,77 [1]	2,83 [1]	–	–	2,87
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher) in ZI	73	72	+1	–	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger) in ZI	69	68	+1	–	61
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	79	77	+2	–	79
Stationshalte in Mio.	155,5	152,2	+3,3	+2,2	153,3
davon konzernexterne Bahnen	46,0	44,0	+2,0	+4,5	40,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.285	1.258	+27	+2,1	1.339
davon Stationserlöse in Mio. €	966	917	+49	+5,3	905
davon Vermietung in Mio. €	302	332	-30	-9,0	393
Außenumsatz in Mio. €	520	525	-5	-1,0	590
EBITDA bereinigt in Mio. €	160	171	-11	-6,4	349
EBIT bereinigt in Mio. €	1	24	-23	-95,8	210
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.380	1.338	+42	+3,1	1.096
Netto-Investitionen in Mio. €	297	253	+44	+17,4	262
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.811	6.525	+286	+4,4	6.216
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	6.768	6.375	+393	+6,2	6.038
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	4,0	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	44,1	44,2	-0,1	–	44,7
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	-27,4	-25,7	-1,7	–	-22,1

[1] Vorläufiger Wert.

Vorfertigungsgrad und der Einsatz von Holz als einem nachwachsenden, recycelbaren Baumaterial, was treibhausgasemissionsreduzierend wirkt. Insgesamt werden 41,8 m^3 verbaut und es wird eine Einsparung von 48 % der Treibhausgasemissionen gegenüber konventioneller Bauweise mit Stahlbeton erzielt. So kann an Standorten mit wenigen Reisendenzahlen ein attraktives Bahnhofsangebot geschaffen werden.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Positive Nachfrageentwicklung v.a. infolge der Wiederaufnahme von Verkehren.*
- *Vermietungsgeschäft weiter stark durch Corona-Pandemie belastet.*
- *Zusätzliche Belastungen durch Tarifeffekt und externe Einflüsse wie Unwetter.*
- *Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie zur Sicherung der Qualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit umgesetzt.*

Die Anlagenqualität lag weiterhin auf einem guten Niveau.

Die Kundenzufriedenheit Reisende/Besucher ist erneut gestiegen, insbesondere an den Bahnhöfen des Konjunkturprogramms 129. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Auch die Kundenzufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger hat sich leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit der Mieter ist trotz der anhaltenden Corona-Pandemie gestiegen und liegt wieder auf dem Vor-Corona-Niveau.

Der Anstieg der Stationshalte resultierte im Wesentlichen aus der Wiederaufnahme von Verkehren, die coronabedingt temporär reduziert wurden. Treiber war insbesondere die höhere Nachfrage konzerninterner und -externer Kunden im Regionalverkehr. Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt übertroffen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen weiter herausfordernd, die operativen Ergebnisgrößen gingen deutlich zurück durch zusätzliche Belastungen insbesondere aufgrund von Unterstützungsmaßnahmen für die Mieter im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Diese wurden nur teilweise durch Ertragszuwächse ausgeglichen:

- Der Umsatzanstieg ist auf preis- und mengenbedingt höhere Stationsentgelte zurückzuführen. V.a. coronabedingt niedrigere Erlöse aus Vermietung wirkten gegenläufig. Geringere Mieterlöse infolge von Umbaumaßnahmen an Stationen belasteten die Entwicklung zusätzlich.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+54,2 %/+103 Mio. €) stiegen ganz wesentlich getrieben durch höhere Zuschüsse im Zusammenhang mit Förderprogrammen für die Renovierung von Stationen (Handwerkerprogramm des Bundes 129).

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Zusatzbelastungen im Material- und Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (+17,1 %/+118 Mio. €) erhöhte sich u.a. infolge zusätzlicher coronabedingt notwendiger Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen sowie durch das Handwerkerprogramm des Bundes als

Konjunkturanreiz, das jedoch insgesamt ergebnisneutral wirkte. Preisanstiege, u.a. für Energie und Dienstleistungen, führten zu zusätzlichen Belastungen.
- Der Personalaufwand (+10,7%/+43 Mio.€) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- Die Abschreibungen (+8,2%/+12 Mio.€) erhöhten sich investitionsbedingt deutlich.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+1,1%/+3 Mio.€) nahmen zudem leicht zu. Neben dem Wegfall eines 2020 aufwandsmindernd wirkenden Einmaleffekts wirkten u.a. auch gestiegene Aufwendungen für Mieten und IT-Projekte aufwandserhöhend. Gegenläufig wirkten u.a. Effekte aus geringeren Wertberichtigungen von Forderungen sowie eine coronabedingt rückläufige Reisetätigkeit teilweise kompensierend.

Bedingt durch höhere Brutto-Investitionen überwiegend in die Modernisierung bestehender sowie den Bau neuer Verkehrsstationen, stiegen bei nahezu unveränderten Investitionszuschüssen die Netto-Investitionen deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 31. Dezember 2021 v.a. infolge eines Personalzuwachses insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Der Frauenanteil ist auf einem relativ hohen Niveau nahezu unverändert geblieben.

Mit der weiteren Reduzierung des absoluten Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe im Vergleich zu 2010, u.a. durch den Einsatz energiesparender Technologien, setzte sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Energie bietet branchenübliche Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und synthetische Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Darüber hinaus wird Privatkunden bundesweit die Versorgung mit zertifiziertem Ökostrom angeboten. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland, für das DB Netze Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf einem hohen Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird in Bahnstromkraftwerken aus fossilen und erneuerbaren Energieträgern erzeugt bzw. über Umrichter/Umformer eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen stellt DB Netze Energie ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann.

Um auf oberleitungsfreien Abschnitten künftig auch einen klimaneutralen Schienenverkehr als Alternative zum Dieselbetrieb zu ermöglichen, realisiert DB Netze Energie Energieversorgungslösungen für Triebfahrzeuge mit alternativen Antrieben und synthetischen Kraftstoffen. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die von DB Netze Energie betriebene Infrastruktur unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

MÄRKTE UND STRATEGIE


GRI 102-6

DB Netze Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Netze Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

- **Robuster:** DB Netze Energie stellt die Stromversorgung bei perspektivisch steigendem Verkehrsaufkommen und zunehmender volatiler Einspeisung von erneuerbaren Energien sicher. Die LUFV III 237 schafft dafür die finanzielle Grundlage, z.B. für die Errichtung zusätzlicher Umrichterkapazitäten. Der Ausbau des Bahnstromnetzes wird dabei durch das Vorantreiben der Digitalisierung bei DB Energie begleitet, bspw. durch den 2020 begonnenen Rollout von Sensortechnik in Bahnstromanlagen.
- **Schlagkräftiger:** 2021 wurde Lean-Exzellenz im Rahmen von zwei Pilotprojekten implementiert. In Folgeprojekten sollen weitere Prozesse und Bereiche mittels Lean-Ansätzen überprüft und ggf. effizienter aufgestellt werden.
- **Moderner:** Als Energieversorger der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ist DB Netze Energie ein zentraler Treiber für die Klimawende. Um den DB-Bahnstrom bis spätestens 2038 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen, werden bestehende fossile Kraftwerksverträge künftig ökologisch nachhaltig durch erneuerbare Energien ersetzt. Um auch auf nicht elektrifizierten Strecken in Zukunft einen klimaneutralen Schienenverkehr zu ermöglichen, arbeitet DB Netze Energie gemeinsam mit Fahrzeugherstellern, Aufgabenträgern und Behörden auf die Pilotierung entsprechender Versorgungslösungen hin.
- **Grüner:** Für eine klimaneutrale Versorgung bisher mit Diesel betriebener Verkehre wird die Infrastruktur für alternative Antriebe bzw. synthetische Kraftstoffe umgebaut. Die Geschäftsfeldstrategie »Grüne Energie für eine Starke Schiene« wurde 2021 weiter umgesetzt und mit der Starken Schiene 52ff. verzahnt.






102-6
102-7

DB NETZE ENERGIE – AUF EINEN BLICK

PRODUKTE

Traktionsstrom
Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.

Durchleitung Traktionsenergie
Durchleitung von durch Eisenbahnverkehrsunternehmen extern eingekauftem Strom im Netz von DB Netze Energie zur Versorgung von Zügen.

Stationäre Energie
Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Stationäre Anlagen des Zugbetriebs, z.B. Anlagen zur Zugvorheizung oder Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.

Dieselkraftstoff
Versorgung mit Dieselkraftstoff über Schienentankstellen im 24-Stunden-Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

STRUKTUR

TRAKTIONSSTROM / in %
Konzernextern 7
Konzernintern 93

STATIONÄRE ENERGIE / in %
Konzernintern 9
Konzernextern 91

DIESELKRAFTSTOFF / in %
Konzernextern 30
Konzernintern 70

GESCHÄFTSMODELL

INPUTS

Mitarbeitende
- 1.900

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 7.900 km Bahnstromnetz
- Rund 1.810 Trafostationen
- 185 Tankstellen
- 53 Kraftwerke/Umrichter/Umformer

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden
- Privatkund:innen

Nutzenversprechen
DB Netze Energie bietet einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien.

Kundenzugang/-bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Online-Kundenplattformen

Schlüsselaktivitäten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
- Energie beschaffen
- Energie vertreiben
- Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen

OUTPUTS [1]

Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)
- 7.445 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)
- 14.070 GWh

Dieselkraftstoff
- 389 Mio. l

OUTCOMES [2]

EBIT bereinigt
- 169 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 4,0 (2020)

Kundenzufriedenheit
- ZI von 79

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland
- 62,4 %

Versorgungssicherheit
- 99,99 %

Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

RAHMENBEDINGUNGEN

Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz steht vor dem Abschluss. Im April 2021 hatte die BNetzA ein überarbeitetes Dokument für die zukünftigen automatisierten Geschäftsprozesse zur öffentlichen Konsultation gestellt. Mit dem Festlegungsverfahren sollen Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln, Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und DB Netze Energie) verbessert werden. Die BNetzA beabsichtigt hierbei die Verantwortung der Halter der Eisenbahnfahrzeuge zu stärken. Um den Bahn-

stromnetzbetreiber fristgerecht mit verbindlichen Nutzungsdaten zu versorgen, sollen diese Informationen zukünftig durch die Halter der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Hierdurch würden Qualität und Geschwindigkeit der Zugangsprozesse bis hin zur Abrechnung verbessert werden. In der Rolle des Bahnstromnetzbetreibers begrüßt DB Netze Energie diese Weiterentwicklung. Nachdem die BNetzA zahlreiche Stellungnahmen ausgewertet hat, sollen die behördlich festgelegten Geschäftsprozesse voraussichtlich 2022 beschlossen werden. Dabei ist zum Aufbau der erforderlichen IT-Systeme durch alle beteiligten Marktpartner eine angemessene Übergangsfrist festzulegen.

UMWELTMASSNAHMEN

Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstrommix

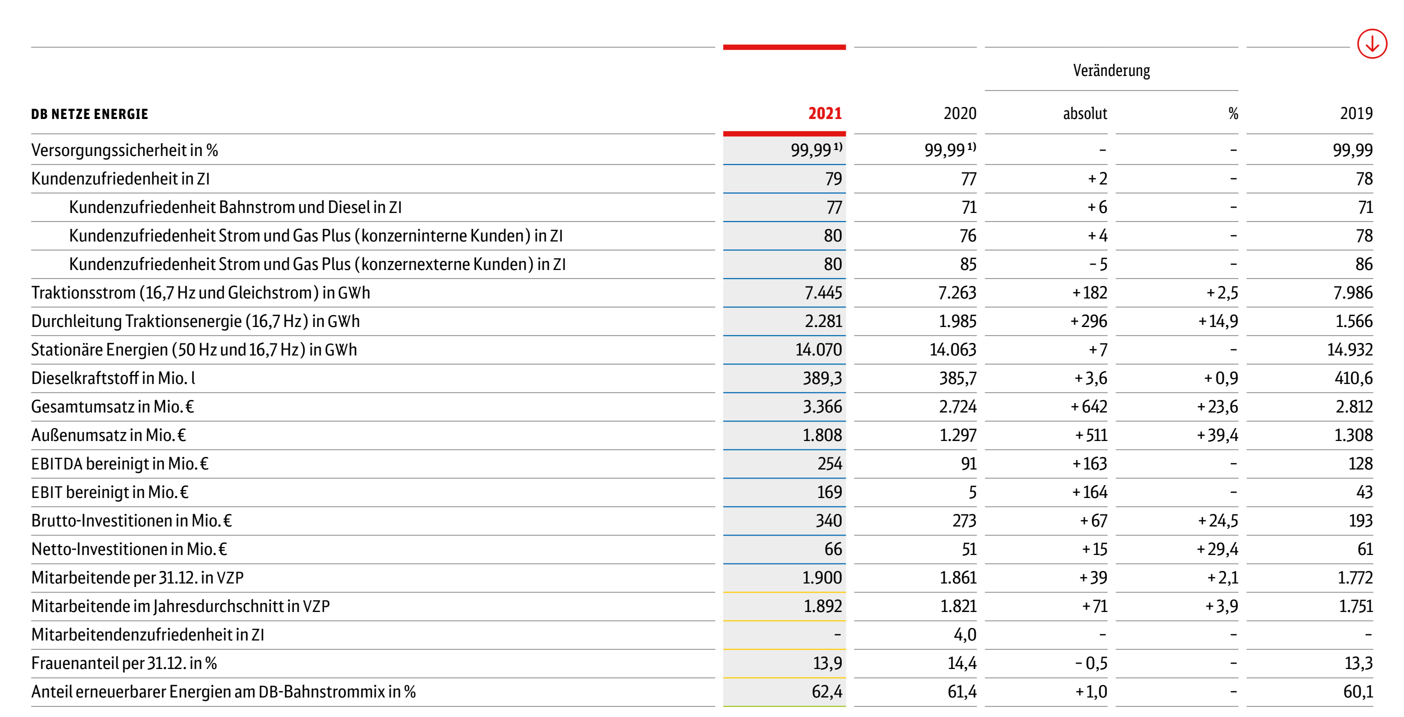
Der Aufbau eines durchmischten Portfolios für die sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil erneuerbarer Energien (EE) unter wirtschaftlich tragbaren Rahmenbedingungen ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie:

- DB Netze Energie hat 2021 einen weiteren 15-Jahres-Vertrag über Strombezug aus dem Offshore-Windpark grün. Nr. 47 Amrumbank-West vor Helgoland geschlossen. Ab 2025 sollen zusätzlich rund 190 GWh im Jahr bezogen werden. Jedes vierte Windrad auf der Amrumbank wird sich für den DB-Konzern drehen. Im Vergleich zum Bezug aus einem Kohlekraftwerk werden bis zu 153.000 t CO_2e p. a. eingespart. Das ist das 17.000-Fache des jährlichen Pro-Kopf-Ausstoßes an CO_2 in Deutschland.
- Mit RWE wurde ein Bezugsvertrag aus dem Wasserkraftwerkskomplex Schluchsee finalisiert. Es handelt sich um ein Pumpspeicherkraftwerk, das aufgrund des natürlichen Zulaufs auch Strom aus erneuerbaren Energien (EE-Strom) aus Wasserkraft grün. Nr. 16 liefern kann. Der 10-Jahres-Vertrag umfasst eine jährliche Lieferung von 93 GWh ab 2023. Bei Verdrängung eines Kohlekraftwerks können bis zu 72.500 t CO_2e p. a. eingespart werden. Das ist das 8.000-Fache des jährlichen Pro-Kopf-Ausstoßes an CO_2 in Deutschland.
- DB Netze Energie sichert den Weiterbetrieb von zwei über 20 Jahre alten Windparks in Niedersachsen, wodurch rund 50.000 t CO_2e p. a. im Vergleich zur Stromlieferung aus Kohlekraft eingespart werden. Die beiden Windparks liefern ab 2022 jährlich rund 90 GWh Strom. Damit werden Windkraftanlagen an Land in das Ökostromportfolio von DB Netze Energie aufgenommen. Bislang gibt es kaum Erfahrungswerte über die Zuverlässigkeit von Windkraftanlagen nach 20-jährigem Betrieb. Die Vertragslaufzeiten sind kurz, damit zunächst Erfahrungen gesammelt werden können.
- Der Solarstrompark grün. Nr. 30 in Gaarz bei Plau am See ging am 31. Mai 2021 in Betrieb. DB Netze Energie bezieht jährlich rund 80 GWh Ökostrom aus der Anlage von Enerparc. Die Stromlieferung ist auf 30 Jahre angelegt. Im Vergleich zum Graustrombezug aus den 50-Hz-Märkten werden bis zu 40.000 t CO_2 p. a. bei Verdrängung eines Kohlekraftwerks bis zu 60.000 t CO_2e p. a. eingespart. Das ist das 4.500-Fache des jährlichen Pro-Kopf-Ausstoßes an CO_2 in Deutschland.
- Für zehn Jahre ab 2023 wird das Wasserkraftwerk Mågeli in Norwegen fast 190 GWh p.a Ökostrom liefern. Die Menge deckt für etwa eine Woche den Energiebedarf der täglich rund 40.000 Züge in Deutschland. Damit wurde der erste grenzüberschreitende, langlaufende Ökostromvertrag (Cross-Border-PPA) abgeschlossen. Partner ist das staatliche norwegische Energieunternehmen Statkraft. Im Vergleich zu Strom aus Kohle werden durch die Wasserkraft aus Norwegen bis zu 146.000 t CO_2e p.a gespart. Das ist das 16.000-Fache des jährlichen Pro-Kopf-Ausstoßes an CO_2 in Deutschland.

Energieversorgung für alternative Antriebe

Ergänzend zur weiteren Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei verfolgt DB Netze Energie verschiedene Technologieansätze:

- Hinsichtlich der Energieversorgung von Akkuzügen grün. Nr. 45 wurden 2021 gemeinsam mit DB Netze Fahrweg Planungsleistungen zur Errichtung von entsprechender Nachladeinfrastruktur in Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz weiter vorangebracht. Seit Frühjahr 2021 erfolgt die Planung zur Errichtung von Nachladeinfrastruktur im Niederrhein-Münsterland-Netz in Nordrhein-Westfalen.
- DB Netze Energie ist Projektpartner in einem durch das BMDV geförderten Verbundprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H für den Schienenpersonennahverkehr. Bei diesem Projekt ist DB Netze Energie für die Entwicklung einer innovativen Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff grün. Nr. 53 verantwortlich. Zudem errichtet DB Netze Energie für die erprobungsweise Versorgung von Brennstoffzellen-Straßenfahrzeugen eine Wasserstoff-Straßentankstelle in Frankfurt am Main als Pilotanlage. Die Fertigstellung dieser Anlage, bei der neben der Abgabe auch eine Vor-Ort-Erzeugung von Wasserstoff vorgesehen ist, ist für das zweite Quartal 2022 geplant. Nicht zuletzt engagiert sich DB Netze Energie in Schienenpersonennahverkehr-Ausschreibungen in verschiedenen Bundesländern mit der Planung und Realisierung von Versorgungslösungen für den dort geforderten Einsatz von Brennstoffzellentriebzügen.



DB NETZE ENERGIE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Versorgungssicherheit in %	99,99 [1]	99,99 [1]	–	–	99,99
Kundenzufriedenheit in ZI	79	77	+2	–	78
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in ZI	77	71	+6	–	71
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in ZI	80	76	+4	–	78
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) in ZI	80	85	-5	–	86
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.445	7.263	+182	+2,5	7.986
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	2.281	1.985	+296	+14,9	1.566
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	14.070	14.063	+7	–	14.932
Dieselkraftstoff in Mio. l	389,3	385,7	+3,6	+0,9	410,6
Gesamtumsatz in Mio. €	3.366	2.724	+642	+23,6	2.812
Außenumsatz in Mio. €	1.808	1.297	+511	+39,4	1.308
EBITDA bereinigt in Mio. €	254	91	+163	–	128
EBIT bereinigt in Mio. €	169	5	+164	–	43
Brutto-Investitionen in Mio. €	340	273	+67	+24,5	193
Netto-Investitionen in Mio. €	66	51	+15	+29,4	61
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	1.900	1.861	+39	+2,1	1.772
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	1.892	1.821	+71	+3,9	1.751
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	4,0	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	13,9	14,4	-0,5	–	13,3
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	62,4	61,4	+1,0	–	60,1

[1] Vorläufiger ungerundeter Wert.

— Darüber hinaus unterstützt DB Netze Energie die Erprobung und den Regelbetriebseinsatz von alternativen Kraftstoffen im DB-Konzern. Dazu zählt ein Feldversuch des advanced TrainLab grün Nr. 159, bei dem die Versorgung mit 100 % HVO-Kraftstoff (besteht vollständig aus hydrierten Pflanzenölen auf Basis von Pflanzen- und Abfallreststoffen) über einen mobilen Tankcontainer erfolgt. Die testweise Versorgung und der Betrieb des mobilen Tankcontainers wurden um ein weiteres Jahr bis mindestens Mitte 2022 verlängert.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

⟶ *Erholung nach coronabedingten Belastungen – Nachfrage nach Traktionsenergien deutlich angestiegen.*

⟶ *Sicherungsstrategie begrenzt Auswirkungen von deutlichen Preisanstiegen am Energiebezugsmarkt.*

⟶ *Verstärkte Investitionen in Bahnstromversorgung.*

⟶ *Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.*

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Kundenzufriedenheit lag auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche sind die Kunden mit dem Mitarbeitendenverhalten, der Leistungsqualität und der Abrechnung sehr zufrieden. Verbesserungen ergaben sich insbesondere im Bereich Traktionsenergie, da die Melde- und Abrechnungsprozesse gegenüber dem Vorjahr optimiert wurden.

Die Mengenentwicklung war vorrangig infolge von Erholungseffekten nach dem coronabedingten Rückgang im Vorjahr positiv:

— Der Absatz von Traktionsstrom stieg v.a. durch eine höhere Nachfrage konzerninterner Kunden im Personenfern- und Güterverkehr. Eine Verlagerung der Nachfrage konzernexterner Kunden zur durchgeleiteten Traktionsenergie wirkte leicht dämpfend.

— Die durchgeleitete Traktionsenergie nahm für konzernexterne Kunden deutlich zu. Neben Erholungseffekten führten auch Mehrverkehre sowie die Verlagerungen aus dem Bereich Vollstromversorgung zu einem Anstieg.

— Im Bereich der stationären Energien blieb der Stromabsatz nahezu unverändert. Aufholeffekte sowie das Wachstum des Privatkundengeschäfts wurden durch den Rückgang von Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt fast vollständig aufgezehrt.

— Die gestiegene Nachfrage nach Dieselkraftstoffen ist auf konzerninterne Kunden im Regional- und Güterverkehr zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr positiv. Die Zuwächse auf der Absatzseite wurden nur anteilig durch höhere Energiebezugsaufwendungen aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich.

Treiber waren spürbare Ertragszuwächse:

— Der Umsatz stieg v.a. infolge höherer Preise im Energiehandel sowie bei Umsätzen aus CO_2-Zertifikaten deutlich. Zusätzlich wirkten gestiegene Absatzpreise für Diesel-

kraftstoff und stationäre Energien. Im Bereich Traktionsstrom führten zudem höhere Absatzmengen und -preise zu einer Steigerung.

- Das Wachstum der sonstigen betrieblichen Erträge (+36,8%/+28 Mio.€) resultierte u.a. aus höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen. Zudem stiegen die Erträge gegenüber internen und externen Kunden aus technischen Leistungen.

Auf der Aufwandsseite ergaben sich v.a. infolge der Nachfrageerholung sowie preisbedingt zusätzliche Belastungen im Materialaufwand:

- Der Materialaufwand (+20,5%/+505 Mio.€) nahm deutlich zu. Gestiegene Absatzmengen, Preiseffekte im Energiehandel und bei CO_2-Zertifikaten sowie die höheren Beschaffungspreise führten zu einem Anstieg der Energiebezugsaufwendungen.
- Der Personalaufwand (+8,2%/+11 Mio.€) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.

Die übrigen Aufwandspositionen blieben annähernd unverändert:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (−3,8%/−5 Mio.€) gingen leicht zurück. Neben niedrigeren IT-Leistungen wirkten v.a. geringere Wertberichtigungen auf Forderungen aufwandsmindernd. Gegenläufig entwickelten sich Mietaufwendungen sowie Lizenzkosten für Software.
- Die Abschreibungen (−1,2%/−1 Mio.€) verringerten sich in erster Linie durch den Wegfall von belastenden Einmaleffekten im Vorjahr.

Die Investitionen erhöhten sich infolge eines gestiegenen Volumens im Rahmen der LuFV III sowie vermehrter Investitionen in Verbundprojekte (Bedarfsplan) deutlich. Infolge eines Einmaleffekts aus der Aktivierung eines Leasingvertrags nahmen auch die Netto-Investitionen zu.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist v.a. zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFV III sowie durch Insourcing von IT-Leistungen leicht gestiegen.

Der Frauenanteil ist zurückgegangen.

Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland 67f. ist weiter gewachsen.

Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governance-Funktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

DB E.C.O. GROUP

Die DB E.C.O. Group bietet ihren Kunden Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand an.

Beteiligungen



Die inno2grid GmbH (i2g) verstärkt mit 50 Mitarbeitenden die DB E.C.O. Group. Die Tätigkeitsfelder von i2g liegen in der urbanen Elektromobilität, im Energiemanagement und in der digitalen Vernetzung von Mobilität und Energiebereitstellung. 102-10

DB Engineering&Consulting

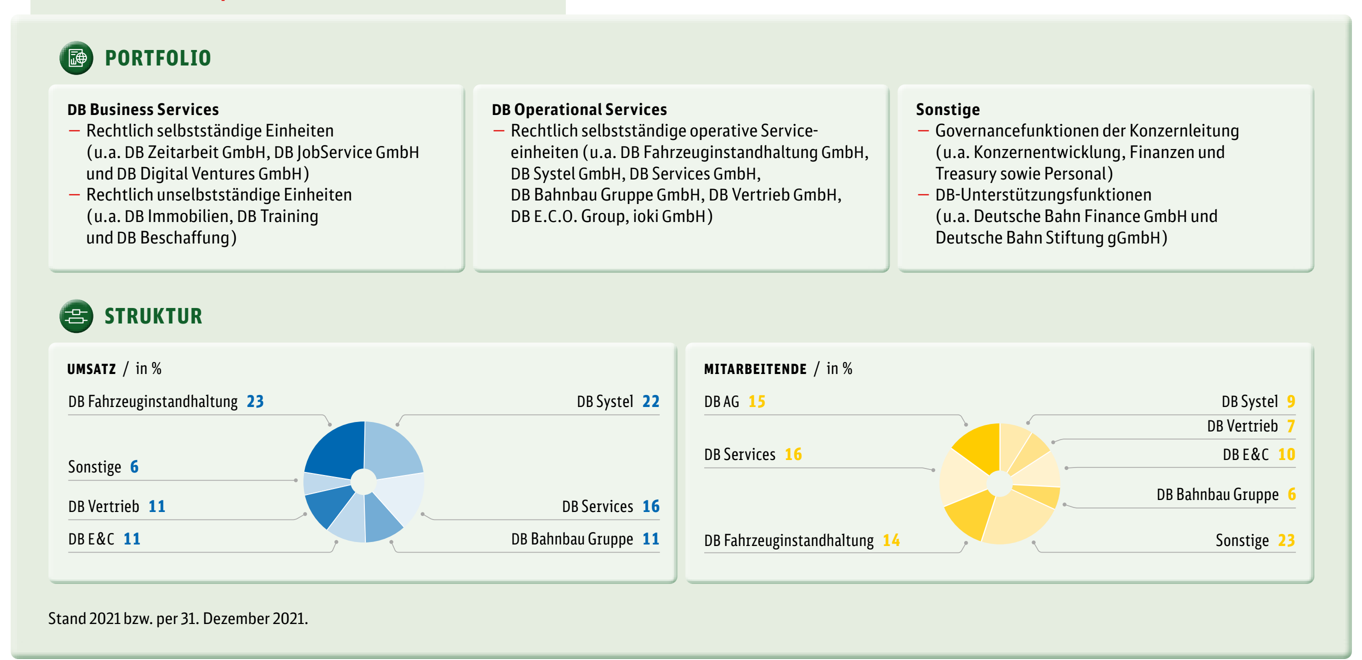
DB Engineering&Consulting (DB E&C) hat den Zuschlag für Planungsleistungen für einen rund 75km langen Abschnitt der Ruhr-Sieg-Strecke in Hessen erhalten. Um den steigenden Anforderungen an den Güterverkehr gerecht zu werden, wird die Strecke ausgebaut. Das Besondere an der Strecke sind die zahlreichen Tunnel. Durch den Ausbau können Güterzüge, insbesondere des kombinierten Verkehrs, die Tunnel durchfahren. Zudem sind Überholgleise für Güterzüge und Blockverdichtungen geplant.

- DB E&C betreut seit Januar 2021 einen Abschnitt der 2. S-Bahn-Stammstrecke München. Der erste große Projektmeilenstein – Verschub der Stabbogenbrücke in die Projektlage – wurde im Juli 2021 erreicht.
- Mit der Maßnahme Neubaustrecke Wallauer Spange wird eine rund 4km lange Verbindungsstrecke zwischen den Eisenbahnstrecken Breckenheim—Wiesbaden und der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main hergestellt. DB E&C ist mit der geotechnischen Beratung, Grundwassermonitoring und Erstellung eines Building Information Modeling (BIM)-fähigen Fachmodells Baugrund über das gesamte Projektgebiet beauftragt.
- Mit Partnern aus Spanien und Italien wurde DB E&C im April 2021 mit der Aufgabe des Elektrifizierungsingenieurs (ENE Engineer) für die Rail Baltica beauftragt. Das Rail Baltica Global Project ist ein Großprojekt zur Anbindung der baltischen Staaten an das europäische Schienennetz.
- DB E&C und JSC Ukrzaliznytsia (Ukrainische Eisenbahn) haben einen Beratungsvertrag im Bereich Personenverkehr unterzeichnet. Er zielt darauf ab, die Planung und Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs zu verbessern, den Einkauf zu optimieren und die Fahrzeugflotte zu modernisieren.





GRI 102-7



- Bei DB E&C lag der Fokus der BIM-Anwendung 2021 auf Effizienzsteigerung und Teilautomatisierung weiterer Produktionsschritte. Dafür wurde an der BIM-Standardisierung über die gesamte Fertigungskette hinweg gearbeitet. Das Projektportfolio ist um 173 neue BIM-Projekte angewachsen. Derzeit werden rund 240 BIM-Projekte bearbeitet.

DB International Operations

- Nach der für 2023 erwarteten Fertigstellung einer 273 km langen Güterverkehrsstrecke in Uruguay wird die Deutsche Bahn International Operations (DB IO) für 22 Jahre gemeinsam mit zwei Partnern den Betrieb und die Instandhaltung übernehmen. Aufbau und Mobilisierung der Betreibergesellschaft sind im Oktober 2020 gestartet und laufen drei Jahre.
- Die Etihad Rail DB bringt ihre Erfahrung und Expertise aus der ersten Phase in die Betriebsvorbereitung der rund 600 km langen Phase-2-Strecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten ein, die sich aktuell im Bau befindet.
- Die DB E.C.O. Group North America berät zusammen mit der DB IO die US-Behörde in Kalifornien bei der Vorbereitung des Betriebs der California High-Speed Rail.

DB NEW MOBILITY

DB New Mobility bündelt das Angebot des DB-Konzerns an neuer Mobilität. Dazu gehören die Angebote von ioki, Mobimeo, CleverShuttle sowie die Produkte Call a Bike, Flinkster, Bonvoyo und Curbside Management von DB Connect. DB New Mobility wendet sich mit diesem integrierten Angebot an öffentliche Aufgabenträger wie Kommunen und Verkehrsverbünde.

- CleverShuttle hat bis Ende 2021 den Betrieb von insgesamt 13 On-Demand-Verkehren in Ausschreibungen gewonnen und brachte zudem den größten vollelektrischen On-Demand-Verkehr eines deutschen ÖPNV-Unternehmens auf die Straße. Nach dem Gewinn einer europaweiten Ausschreibung betreibt CleverShuttle seit April 2021 im Auftrag des Verkehrsunternehmens HEAG mobilo den HeinerLiner in Darmstadt.
- ioki hat 2021 insgesamt 24 neue On-Demand-Verkehre in enger Zusammenarbeit mit Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gestartet, darunter auch das bundesweit größte On-Demand-Angebot mit innovativer Buchungs-App im Rhein-Main-Gebiet (RMV-App) sowie das EVA-Shuttle in Karlsruhe, bei dem erstmals autonomes Fahren im Flächenverkehr und On-Demand-Buchungen kombiniert wurden. Mit einer ioki-Studie konnte aufgezeigt werden, dass insbesondere in ländlichen Gebieten eine Unterversorgung im öffentlichen Verkehrsangebot existiert, die mit der Einführung von On-Demand-Services geschlossen werden könnte.
- Am Beispiel von Bonvoyo, dem Mobilitätsbudget-Angebot der DB Connect, wurde in dem durch das BMDV geförderten Forschungsprojekt Reallabor Hamburg das Potenzial von Mobilitätsbudgets als verhaltensbeeinflussende Maßnahme zur Steigerung von nachhaltiger Mobilität erforscht: Sowohl bei der Nutzung der Bonvoyo-App als auch bei der Nutzung von Bonvoyo als Zahlungsoption




in der switch-App des HVV wurde bei den Pilotnutzenden eine gesteigerte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote nachgewiesen.

- Mobimeo entwickelt als Technologiepartner zusammen mit der Brancheninitiative Mobility inside für die 13 beteiligten Verkehrsunternehmen und -verbünde eine Mobilitätsplattform und die entsprechenden regional gebrandeten Mobilitäts-Apps. Die Plattform ermöglicht den deutschlandweiten wechselseitigen Verkauf von Tickets des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die multimodale Verknüpfung mit Sharing- und On-Demand-Angeboten. Voraussichtlicher Marktstart ist Ende des ersten Quartals 2022.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- ⟶ *Personalaufwand v. a. infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl gestiegen.*
- ⟶ *Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.*
- ⟶ *Deutliche Ertragszuwächse treiben Ergebnisverbesserung.*

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Gesamtumsatz in Mio. €	5.685	5.375	+310	+5,8	5.192
DB Business Services	3	4	-1	-25,0	51
DB Operational Services	6.519	6.203	+316	+5,1	5.994
Sonstige/Konsolidierung	-837	-832	-5	+0,6	-853
Außenumsatz in Mio. €	593	523	+70	+13,4	581
EBITDA bereinigt in Mio. €	113	-98	+211	–	-62
EBIT bereinigt in Mio. €	-472	-690	+218	-31,6	-575
DB Business Services	-74	-85	+11	-12,9	-71
DB Operational Services	217	32	+185	–	18
Sonstige	-614	-637	+23	-3,6	-522
Brutto-Investitionen in Mio. €	815	981	-166	-16,9	714
DB Business Services	7	5	+2	+40,0	5
DB Operational Services	414	390	+24	+6,2	429
Sonstige	394	586	-192	-32,8	280
Netto-Investitionen in Mio. €	809	981	-172	-17,5	713
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	58.345	57.878	+467	+0,8	55.497
DB Business Services	11.571	11.792	-221	-1,9	12.015
DB Operational Services	44.299	43.330	+969	+2,2	40.907
Sonstige	2.475	2.756	-281	-10,2	2.575
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	58.255	56.847	+1.408	+2,5	54.973

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB Systel), für coronabedingte Reinigungs- und Hygieneleistungen (DB Services), Mobilität (DB Connect) sowie Sicherheitsleistungen (DB Sicherheit). Ein höheres Projektvolumen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie der DB E.C.O.-Gruppe wirkte ebenfalls umsatzsteigernd.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau an. Dies resultierte im Wesentlichen aus erholungsbedingten Zuwächsen bei der DB Vertrieb sowie einem gestiegenen Projektgeschäft der DB E.C.O.-Gruppe.

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Eine Weiterbelastung an die Geschäftsfelder über eine Konzernumlage findet nicht statt. Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT entwickelten sich deutlich besser, da die Zuwächse auf der Ertragsseite die Aufwandssteigerungen überstiegen.

Belastungen resultierten aus höheren Aufwendungen für Personal v.a. aufgrund einer gestiegenen Mitarbeitendenzahl infolge von Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen. Auch die Mietaufwendungen sowie die IT-Kosten lagen über dem Vorjahresniveau. Neben Gegensteuerungsmaßnahmen konnte die positive Geschäftsentwicklung u.a. bei der DB Systel, der DB Fahrzeuginstandhaltung, der DB Vertrieb und der DB Connect die Effekte mehr als kompensieren.

Der Rückgang der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus geringeren Effekten aus Verlängerungen bestehender Miet- und Leasingverträge bei DB Immobilien.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v.a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei der DB E.C.O.-Gruppe, der DB Systel, der DB Fahrzeuginstandhaltung, der DB Sicherheit, der DB Services und der DB Bahnbau infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen, zusätzlichen Hygiene- und Sicherheitserfordernissen infolge der Corona-Pandemie sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Nachfragebedingt sank hingegen die Zahl der Mitarbeitenden bei der DB Vertrieb und den Personaldienstleistern des DB-Konzerns. Auch in der Konzernzentrale ging die Zahl der Mitarbeitenden zurück.



Geschäftsfeld DB Arriva

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr verschlechterte sich ab Frühjahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie deutlich. Die behördlichen Kontakt- und Reisebeschränkungen dauerten 2021 noch an und wurden nur schrittweise gelockert und mit Zunahme der Infektionszahlen im letzten Quartal 2021 wieder verstärkt. Zum Teil fielen die Beschränkungen strenger aus als in Deutschland. Die genannten Effekte führten auch 2021 zu einem substanziellen Rückgang der Verkehrsleistung im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau. In zahlreichen europäischen Ländern erhielten der Transportsektor und die Transportdienstleister finanzielle Unterstützungen zum (teilweisen) Ausgleich der Verluste durch die Corona-Pandemie.

Vereinigtes Königreich

- Nach der Veröffentlichung des Williams-Shapps-Plans im Mai 2021 treibt die britische Regierung ihre Pläne für eine Reform der Eisenbahn voran. Die Reformen werden einige Jahre in Anspruch nehmen. Es wird eine neue öffentliche Einrichtung, die Great British Railways (GBR), geschaffen, um als Lenkungsinstitution in enger Zusammenarbeit mit den privaten Anbietern das neue Modell umzusetzen. Das bisherige Franchisemodell für Schienenverkehre wird reformiert.
- Die britische Regierung ist zu einer weiteren Stufe der Unterstützung für den Busverkehr in England übergegangen und die Notstandsregelung (Emergency Scheme) wurde durch eine sog. Wiederherstellungsfinanzierung (Recovery Funding) i.H.v. 226,5 Mio. GBP ersetzt, die bis zum 5. April 2022 an lokale Behörden und Betreiber gezahlt wird. Die Finanzierung orientiert sich eng an den Rahmenrichtlinien der nationalen Busstrategie (NBS), deren Schwerpunkt auf der Steigerung der Fahrgastzahlen liegt und die 3 Mrd. GBP nach 2021 umfasst.
- Ende Oktober 2021 veröffentlichten die Behörden für den öffentlichen Nahverkehr einen Plan zur Verbesserung des Busangebots im Nahverkehr, der in Zusammenarbeit von Betreibern und Behörden entwickelt wurde. Er enthält Zielvorgaben für Pünktlichkeit und Fahrgastzuwachs, zeigt wichtige Maßnahmen für den Busverkehr auf und berücksichtigt Themen wie CO_2-Reduzierungsziele und Pläne für überarbeitete Netze, Tarife und Fahrscheinverkauf zusammen mit den Prioritäten für die im Rahmen der nationalen Busstrategie verfügbaren staatlichen Mittel.

Mainland Europe

- Der Betrieb in den Niederlanden wird 2021 und bis ins Jahr 2022 hinein von der zentralen und lokalen Regierungen unterstützt. Die Gespräche mit den öffentlichen Aufgabenträgern über eine Unterstützung bis September 2022 und die Möglichkeit einer Verlängerung darüber hinaus werden fortgesetzt.
- In den Niederlanden ist seit Januar 2022 eine neue Regierungskoalition im Amt und hat ein Koalitionsprogramm veröffentlicht. Es finden Gespräche über die weitere Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs statt und es wird erwartet, dass nach einer zweijährigen Periode von Notfallvertragsverlängerungen aufgrund der Corona-Pandemie wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren wieder eingesetzt werden.
- In Mainland Europe variierten die staatlichen Corona-Unterstützungsmaßnahmen je nach Markt und umfassten direkte Unterstützungen (Niederlande, Kroatien, Serbien, Dänemark, Italien, Ungarn, Tschechische Republik), Anpassungen an vertragliche Preismechanismen (Schweden, Spanien, Portugal) und zuvor vereinbarte Unterstützungen wie Kosten-Plus-Verträge (Slowakei) oder eine Fahrgeldeinnahmengarantie (Slowenien).

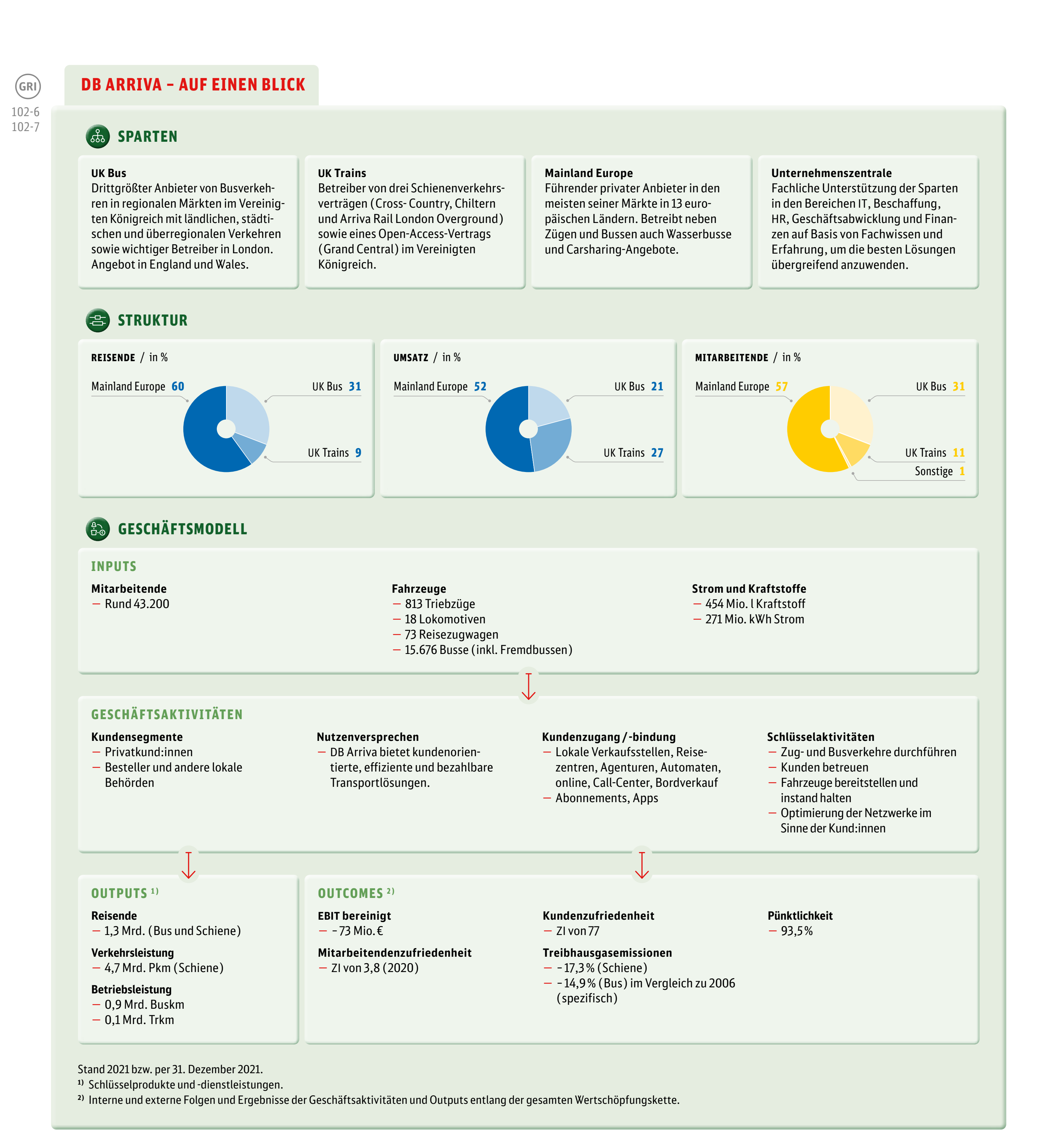
GESCHÄFTSMODELL

DB Arriva fokussiert sich auf Transportdienstleistungen mit Bussen und Zügen. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die drei Sparten UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Betriebs- und die Verkehrsleistung. Neben den Fahrgelderlösen sind Zuschüsse von nationalen Regierungen und Bestellerorganisationen eine wichtige Einnahmequelle. Kommerzielle Einnahmen werden hauptsächlich über Ticketverkäufe/Fahrpreise generiert. Daneben erzielt DB Arriva in vielen Märkten auch Umsätze aus Privatvermietungen, die das kommerzielle Geschäft ergänzen.

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen, Konzessionen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems führen zu einer Kostenstruktur mit einem hohen Anteil an fixen oder halbfixen Kosten (produktionsbezogene Kosten, die etwas Zeit brauchen, bevor sie an Produktionsschwankungen angepasst werden können, wie z.B. Personalaufwendungen). Neben den Investitionen und Abschreibungen sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturzugangsaufwendungen (bei Schienenverkehren) wesentliche Treiber. In vielen Märkten, in denen DB Arriva aktiv ist, kann die schnelle Anpassung an Änderungen der Bus- und Zugkapazitäten herausfordernd sein.

GRI 102-6 102-7



Europaweit arbeitet DB Arriva mit lokalen, regionalen und nationalen Behörden zusammen, um Kunden neue und verbesserte Leistungen anzubieten. Durch seine regionale Präsenz ist DB Arriva in der Lage, schnell auf Veränderungen, insbesondere neue regulatorische Anforderungen und veränderte Kundenerwartungen, zu reagieren. DB Arriva arbeitet eng mit seinen Kunden zusammen, um effiziente, zuverlässige, sichere und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Auftraggeber schätzen insbesondere die Erfahrung, die DB Arriva beim Betreiben verschiedener Transportlösungen hat, und das Engagement von DB Arriva, qualitativ hochwertige, zuverlässige, effiziente und kostengünstige Transportdienstleistungen zu erbringen.



MÄRKTE UND STRATEGIE

GRI 102-6 DB Arriva verbindet Gemeinden in verschiedenen europäischen Ländern und investiert fortwährend in neue Fahrzeuge, verbessert die Fahrgastinformationssysteme und entwickelt neue Mobilitätslösungen in Ergänzung zu traditionellen Angeboten. So kann DB Arriva zukunftsfähige Positionen in seinen Kernmärkten erreichen. Darüber hinaus arbeitet DB Arriva fortwährend daran, durch die Teilnahme an Ausschreibungen in seinen Märkten seine Position zu verbessern. Beispiele für solche Investitionen in Technologien, Produkte und neue Ausschreibungen sind:

- UK Bus hat ein einheitliches Betriebsmodell unter einer neuen Funktion eingeführt, das eine Grundlage für operative Exzellenz im Betrieb schafft und zusätzliches Potenzial freisetzt. UK Bus hat einen nationalen Operations Director ernannt, der von einem Team unterstützt wird, um durch eine Reihe von Veränderungsprogrammen die operative Exzellenz zu verbessern.
- UK Trains and Mainland Europe waren in verschiedenen Ausschreibungsverfahren 141 f. erfolgreich. Zu den Erfolgen gehörten Direktvergaben und Verlängerungen bestehender Verträge wie z.B. bei Chiltern Railways 141.

Die Mitarbeitenden sind ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs von DB Arriva. Jedes Jahr entwickelt DB Arriva seinen Ansatz weiter, um die Einbindung der Mitarbeitenden kontinuierlich zu verbessern, u.a. durch eine Vielzahl an Möglichkeiten für Mitarbeitende, ihre Ideen und Standpunkte zu teilen. Das fließt in die Entwicklung von Programmen ein, um eine kontinuierliche Entwicklung zu ermöglichen und DB Arriva zu einem noch besseren Arbeitgeber zu machen.

2021 konnte DB Arriva das Niveau der Mitarbeitendenzufriedenheit beibehalten, das im Vergleich zu externen Wettbewerbern gut abschneidet und die Vision des »Employer of Choice« unterstützt.

Das Bekenntnis von DB Arriva zum Umweltschutz und zu einer umfangreichen Nachhaltigkeitsagenda ist ein integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Mittelpunkt stehen dabei die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge, wo immer dies möglich ist, die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, die Verbesserung der Luftqualität und die Verringerung der CO_2-Emissionen. DB Arriva hat sich verpflichtet, einen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft zu leisten. 2021 hat DB Arriva mit der Entwicklung einer neuen Nachhaltigkeitsstrategie begonnen, die 2022 ausgerollt werden soll. Die Strategie umfasst ehrgeizige Ziele mit Schwerpunkt auf der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge im Bus- sowie Schienenverkehr in Europa, der Kreislaufwirtschaft, einer umweltfreundlichen Beschaffung sowie Vielfalt und Integration.

2020 hat DB Arriva ein strategisches Review durchgeführt, um sicherzustellen, dass sich das Geschäftsfeld auch zukünftig gut entwickeln kann. Die Mehrheit der bisher abgedeckten europäischen Märkte wurde als Kernmarkt definiert, in dem keine Änderungen vorgenommen werden. Einige Märkte wurden als Nicht-Kernmarkt bewertet. Hier werden Ausstiegsmöglichkeiten eruiert. Als Ergebnis wird DB Arriva fokussierter sein, was es noch besser ermöglicht, Innovationen und nachhaltiges Wachstum voranzutreiben und sich gleichzeitig noch stärker an den Bedürfnissen der Kund:innen, Reisenden und Gemeinden auszurichten. Der entsprechende Prozess ist noch nicht abgeschlossen und es wurden noch keine finalen Entscheidungen gefällt.

2021 hat DB Arriva seine Aktivitäten zum Kostenmanagement und damit zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit fortgeführt und auch bei Investitionen Zurückhaltung geübt. Zu diesen Maßnahmen gehörte bspw. die erfolgreiche Schließung von drei leistungsorientierten Pensionsplänen, was zu einmaligen Schließungskosten i.H.v. 30 Mio. € führte. Als Ergebnis der ergriffenen Maßnahmen ist DB Arriva in der Lage, in seine Wachstumsmärkte zu investieren.

Darüber hinaus hat DB Arriva ein übergreifendes Verbesserungsprogramm gestartet, um Kosteneinsparungspotenziale und Geschäftsinitiativen zu identifizieren und umzusetzen, die ein langfristig effizienteres und wettbewerbsfähigeres Geschäft ermöglichen. 2021 hat DB Arriva begonnen, neue Ausschreibungs- und Vertragsmanagementprozesse auszurollen, und einen kennzahlengetriebenen Ansatz zur geschäftsübergreifenden Leistungsverbesserung eingeführt. Die Kund:innen stehen im Mittelpunkt dieses Verbesserungsprogramms. DB Arriva konzentriert sich auf die Nutzung von Daten und Einblicken, um engere und tiefere Beziehungen aufzubauen und so die Bedürfnisse und Erwartungen der Kund:innen zu erfüllen.

AUFTRAGSBESTAND

Gewonnene Verkehrsverträge

VERTRAGSGEWINNE / Schiene 2021		Laufzeit	Umfang in Mio. Trkm p. a. [1]	Umfang in Mio. Trkm insgesamt [1]
Vereinigtes Königreich	Chiltern	12/2021–03/2025	10,4	33,8
Tschechien	MoT Trains (R14)	12/2022–12/2027	1,7	8,5
Schweden	E20 Train Roslagsbanan [2]	06/2021–04/2022	3,2	2,4
Polen	Kujawsko-Pomorskie [2]	12/2021–12/2022	2,2	2,2
Insgesamt [1]			**17,5**	**46,9**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.
[2] Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

- Mit dem Department for Transport wurde ein neuer Vertrag (National Rail Contract) für Chiltern Railways vereinbart. Der neue Vertrag hat am 31. Dezember 2021 begonnen und läuft bis Ende 2027, mit einer garantierten Kernlaufzeit von 3,25 Jahren (die weitere Laufzeit liegt im Ermessen des Ministeriums).

VERTRAGSGEWINNE / Bus 2021		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm p. a. [1]	Umfang in Mio. Buskm insgesamt [1]
Slowakei	Bratislava Regionalverkehr	11/2021-11/2031	14,5	145,0
Vereinigtes Königreich	London (35 Teilstrecken) [2]	2-5 Jahre	37,3	83,1
Slowenien	Regionalverkehr [3]	12/2021-12/2023	23,1	46,2
Schweden	Kristianstad	12/2022-12/2028	7,0	41,6
Niederlande	Noord Brabant West [3]	07/2023-07/2025	17,9	35,8
Italien	SAB [3]	01/2022-12/2023	13,7	27,4
Schweden	E20 Bus Norrort [3]	06/2021-11/2022	17,2	22,9
Ungarn	BKK A7+BKK A8 [3]	06/2021-06/2023	11,2	22,4
Italien	SIA [3]	01/2021-12/2021	15,9	15,9
Italien	SADEM [3]	01/2022-03/2023	9,9	12,4
Tschechien	Stadt Třinec	01/2022-12/2031	1,2	12,0
Slowakei	Stadt Trnava	07/2021-06/2031	1,2	11,6
Slowakei	Region Zilina [3]	12/2021-09/2022	10,5	8,7
Serbien	Bosch Personenverkehr [3]	02/2022-01/2024	1,6	3,1
Niederlande	Lelystad [3]	01/2022-12/2024	1,4	2,8
Serbien	Leoni personnel transport [3]	02/2021-01/2022	1,2	1,2
Serbien	Stadt Kragujevac [3]	06/2021-05/2022	2,5	2,5
Sonstige [2]		0,2-10 Jahre	11,4	12,7
Insgesamt			**198,7**	**507,3**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.
[2] Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.
[3] Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

— DB Arriva hat im Dezember 2020 den ersten Teil des Vertrags in Kristianstad/Schweden mit 54 Stadtbussen in Betrieb genommen. Der zweite Teil des Vertrags, der 31 Regionalbusse umfasst, ist im Dezember 2021 angelaufen. Der Vertrag läuft bis Dezember 2028.

Wesentliche Neuinbetriebnahmen

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN / Schiene 2020-2021 [1]		Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2020
Tschechien	MOT (R14)	12/2020-12/2027	1,7	+1,7
Insgesamt [2]			**1,7**	**+1,7**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.
[2] Rundungsdifferenzen möglich.

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN / Bus 2020–2021 [1]		Laufzeit	Mio. Buskm p. a.	davon versus 2020
Tschechien	Region Pilsen	06/2020-06/2030	18,2	+8,3
Schweden	Kristianstad	12/2020-12/2028	3,5	+3,2
Slowakei	Bratislava	11/2021-11/2031	15,3	+1,9
Insgesamt [2]			**37,0**	**+13,4**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.
[2] Rundungsdifferenzen möglich.

Wesentliche Vertragsbeendigungen

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN / Schiene 2020-2021 [1]		Beendigung	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2020
Vereinigtes Königreich	Rail North	03/2020	56,5	-9,0
Insgesamt [2]			**56,5**	**-9,0**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.
[2] Rundungsdifferenzen möglich.

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN / Bus 2020-2021 [1]		Beendigung	Mio. Buskm p. a.	davon versus 2020
Schweden	Halland South (Halmstad City)	06/2020	5,9	-3,0
Tschechien	Region Hradec Králové	02/2021	6,9	-5,8
Dänemark	Movia A18	06/2021	5,0	-2,5
Dänemark	NT26.4	08/2021	3,0	-1,0
Tschechien	Region Ústecký kraj	11/2021	2,9	-0,5
Slowakei	Nitra City	12/2021	4,2	-0,4
Insgesamt [2]			**27,9**	**-13,2**

[1] Leistungen wurden vorher durch DB Arriva erbracht.
[2] Rundungsdifferenzen möglich.

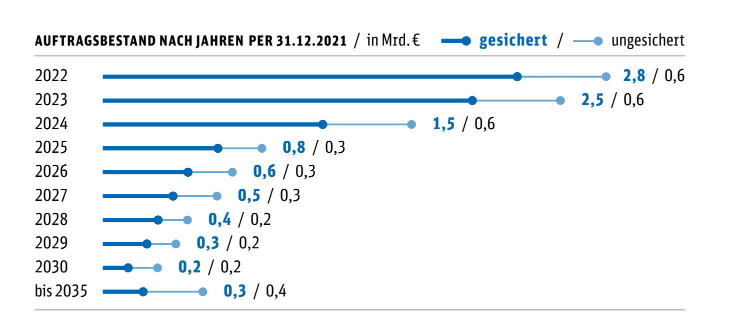
Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Arriva	13,6	14,4	-0,8	-5,6
gesichert	9,9	10,2	-0,3	-2,9
ungesichert	3,7	4,2	-0,5	-11,9

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2021 ist der Auftragsbestand insgesamt gesunken. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 2,4 Mrd.€ stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistung – von rund 3,4 Mrd.€ gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von +0,2 Mrd.€ positiv aus.

Dies ist in erster Linie auf die Entwicklung in Mainland Europe (−7%) zurückzuführen. In vielen Märkten gibt es die Tendenz, Ausschreibungen zu verschieben und bestehende Verträge zu verlängern. DB Arriva erwartet, dass das Ausschreibungsvolumen in der zweiten Jahreshälfte 2022 und in 2023 wieder steigen wird.





DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- DB Arriva hat mit glimble seine erste Mobility as a Service (MaaS) App eingeführt. Die neue App ermöglicht Reisenden das Planen, Buchen und Bezahlen mit einem Smartphone für die meisten Reiseoptionen. Die App gilt in den Niederlanden für alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel und sorgt so für eine vollständig vernetzte multimodale Reiseplanung.
- Das Shared-Mobility-Angebot von DB Arriva in Dänemark, SHARE NOW, wurde auf die Stadt Lyngby ausgeweitet.

UMWELTMASSNAHMEN

- 2021 wird Udine die erste italienische Stadt sein, die fünf erdgasbetriebene Fahrzeuge auf Vorortlinien einführt. Dafür investierte DB Arriva 1,3 Mio. €.
- Chiltern Railways hat im Juni 2021 den Einsatz seines ersten Hybridzugs getestet. Der umgestaltete Zug wurde mit einem innovativen System ausgestattet, das es ermöglicht, beim Einfahren oder Verlassen von Bahnhöfen mit Batteriestrom zu fahren, bevor auf Dieselmotoren umgestellt wird. Er wird ab Anfang 2022 im Fahrgastbetrieb eingesetzt und ist der schnellste Hybridzug, der im Vereinigten Königreich im Personenverkehr in Betrieb ist. Dadurch werden Lärm und Schadstoffe in und um Bahnhöfe verringert und es könnte zudem zu kürzeren Reisezeiten für die Kund:innen führen.
- DB Arriva hat in den Niederlanden 18 neue WINK-Züge in Betrieb genommen. Die neu gestalteten Gelenktriebwagen (GTW) erhielten nicht nur ein modernes Aussehen, sondern wurden auch mit Batterien ausgestattet, die die Bremsenergie der Züge speichern können, wodurch sie im Bahnhof leiser sind. Die Speicherung der Bremsenergie bedeutet, dass der Zug im Stillstand nicht im Leerlauf laufen muss, um seine Systeme, einschließlich Beleuchtung und Klimaanlage, in Betrieb zu halten, was die Umweltauswirkungen reduziert.
- ProRail, DB Arriva und die Provinzen Overijssel, Gelderland und Fryslân arbeiten gemeinsam an der Verwirklichung eines klimaneutralen öffentlichen Nahverkehrs und testen einen neuen Batteriezug. Auf drei nicht elektrifizierten Bahnstrecken wird ein WINK-Zug von DB Arriva getestet, der (teilweise) elektrisch fährt. Durch technische Anpassungen am Zug kann er mit einer Batterie statt mit Diesel betrieben werden.
- DB Arriva hat seine Busflotte in der niederländischen Region Achterhoek auf den Betrieb mit hydriertem Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil; HVO) umgestellt. Dies geschieht zusätzlich zu den HVO-Bussen, die in Friesland und Schiphol eingesetzt werden, und wird auch für die Heizung an Bord von Bussen in Limburg verwendet. Darüber hinaus werden auch die 18 neuen WINK-Züge im Norden der Niederlande mit HVO betrieben und Tests zum HVO-Einsatz bei zwei bestehenden GTW-Zügen durchgeführt.
- DB Arriva erteilte Solaris im Februar 2021 einen ersten Auftrag in den Niederlanden über zehn neue Wasserstoffbusse, von denen der erste im Oktober 2021 ausgeliefert wurde. Die Investitionen i.H.v. 6,4 Mio. € werden von der Provinz Gelderland und der EU unterstützt.
- DB Arriva hat in Madrid/Spanien ein neues, energieeffizientes kombiniertes Betriebshof- und Bürogebäude eröffnet. Das Konzept sieht einen zukünftigen Übergang zu klimaneutralen Fahrzeugen vor, und verfügt über eine Infrastruktur für das Aufladen von Hybrid-, Elektro- und gasbetriebenen Fahrzeugen.
- DB Arriva hat in Ungarn mehrere Typen von Elektrobussen getestet (MAN Lion's City E, Mercedes eCitaro, BYD K9 UB solo, Ikarus 120.EL CityPioneer). Pläne für ähnliche Tests in der Zukunft werden ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger entwickelt.

WEITERE EREIGNISSE

- Der Antrag von DB Arriva für zwei Open-Access-Nachtverbindungen in den Niederlanden ist von den Marktbehörden genehmigt worden. In einem auf dem niederländischen Markt einzigartigen Schritt beantragt DB Arriva drei neue Open-Access-Strecken, von denen zwei den Flughafen Schiphol mit nächtlichen Verbindungen bedienen werden, was zum ersten Mal den Anschluss an Morgenflüge per Bahn ermöglicht.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

⟼ *Leistungsentwicklung zu Jahresbeginn weiterhin erheblich durch Corona-Effekte beeinflusst.*

⟼ *Umsatzrückgang, teilweise abgeschwächt durch staatliche Unterstützungsleistungen.*

⟼ *Beendigung des Rail-North-Franchise (ARN-Effekt).*

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr stieg v.a. infolge des Rail-North-Effekts sowie aufgrund der geringeren Haltezeiten an Bahnhöfen, bedingt durch die geringeren Fahrgastzahlen.

Im Vereinigten Königreich wurde wegen der Corona-Pandemie die Erhebung der Kundenzufriedenheit ausgesetzt und erst im vierten Quartal 2021 wieder aufgenommen. Die Aktivitäten von DB Arriva erzielten dabei gute Ergebnisse, insbesondere Arriva London Overground und Chiltern Railways zeigten gute Verbesserungen der Gesamtzufriedenheit.



DB ARRIVA	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) [1] in %	93,5	92,3	+1,2	–	87,6
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene im Vereinigten Königreich in ZI	77	80	-3	–	78
Reisende Bus und Schiene in Mio.	1.308	1.179	+129	+10,9	2.214
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	4.663	4.494	+169	+3,8	12.617
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	947,6	927,7	+19,9	+2,1	1.065
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	109,2	111,3	-2,1	-1,9	168,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.069	3.990	+79	+2,0	5.410
Außenumsatz in Mio. €	4.067	3.988	+79	+2,0	5.405
EBITDA bereinigt in Mio. €	359	51	+308	–	752
EBIT bereinigt in Mio. €	-73	-431	+358	-83,1	289
Brutto-Investitionen in Mio. €	267	457	-190	-41,6	718
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	43.189	46.008	-2.819	-6,1	52.331
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	44.187	47.180	-2.993	-6,3	52.855
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,8	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	13,6	14,7	-1,1	–	14,9
Spezifische Treibhausgasemissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	-17,3	-12,2	-5,1	–	-9,7
Spezifische Treibhausgasemissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-14,9	-16,2	+1,3	–	-10,1

[1] Methodenänderung in der Sparte UK Trains in 2021 mit rückwirkender Anpassung in den Vorjahren.

Bei UK Bus ist die Kundenzufriedenheit infolge eines coronabedingt geringeren Angebots und einer niedrigeren Pünktlichkeit leicht zurückgegangen.

Die Leistungsentwicklung erholt sich nur langsam und blieb auf einem niedrigen Niveau. Insgesamt führten Erholungseffekte und Neuverkehre zu einem Anstieg der Reisendenzahl (Bus und Schiene). Dämpfende Effekte resultierten aus der Corona-Pandemie, insbesondere zu Jahresanfang 2021, und dem ARN-Effekt. Die Betriebsleistung im Schienenverkehr ist in der Folge zurückgegangen.

Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt sich zwar verbessert, im Wesentlichen infolge von zusätzlichen staatlichen Unterstützungsmaßnahmen, blieb aber angespannt.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt leicht positiv:

- Der Umsatz stieg, v.a. infolge von staatlichen Unterstützungsleistungen, Neuverkehren, Erholungseffekten in Mainland Europe und durch Währungskurseffekte. Der ARN-Effekt und Corona-Effekte insbesondere im Vereinigten Königreich wirkten gegenläufig.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+8,8%/+35 Mio. €) stiegen ebenfalls. Höhere coronabezogene staatliche Unterstützungsmaßnahmen und positive Währungskurseffekte wurden teilweise durch den ARN-Effekt ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite gab es einen spürbaren Rückgang:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (–30,1%/–242 Mio. €) gingen deutlich zurück, v.a. infolge des ARN-Effekts und niedrigerer Franchisezahlungen. Währungskurseffekte hatten eine gegenläufige Wirkung.
- Die Abschreibungen (–10,4%/–50 Mio. €) sanken durch den Entfall von Einmaleffekten und den ARN-Effekt. Gegenläufig wirkten ein Anstieg infolge von Neuverkehren in Mainland Europe und Währungskurseffekte.

Der Anstieg der weiteren Aufwandspositionen wirkte teilweise kompensierend:

- Die Zunahme des Personalaufwands (+1,4%/+30 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus Währungskurseffekten sowie Einmaleffekten aus der Schließung von Pensionsplänen, teilweise ausgeglichen durch den ARN-Effekt. Bereinigt um Währungskurseffekte ist der Personalaufwand leicht gesunken.
- Der Anstieg des Materialaufwands (+1,0%/+15 Mio. €) ist ebenfalls weitestgehend auf Währungskurseffekte zurückzuführen sowie gestiegene Energie- und Instandhaltungskosten. Der ARN-Effekt wirkte dämpfend.

DB Arriva verhielt sich zurückhaltend bezogen auf die Investitionstätigkeit, die in der Folge signifikant zurückging. Dazu trugen auch der ARN-Effekt und der Abschluss von Projekten für Neuverkehre in Mainland Europe bei.

Infolge des reduzierten Leistungsvolumens sowie der Fahrer:innenfluktuation bei UK Bus reduzierte sich die Anzahl der Mitarbeitenden.

Der Frauenanteil ist leicht gesunken.

Die spezifischen CO_2-Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 2006 sind im Schienenverkehr weiter zurückgegangen. Im Busverkehr hat sich das Niveau leicht verschlechtert. Die Unterstützung durch Telematiksysteme ist ein wesentlicher Hebel für die Reduzierung von Emissionen, da dadurch sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduziert werden. Die Busflotte wird durch einen zunehmenden Anteil an Euro-VI-Motoren immer effizienter und umweltfreundlicher.




Sparte UK Bus

⟼ *Erholung hat begonnen, anhaltende Corona-Effekte.*

⟼ *Weitere staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*

SPARTE UK BUS	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Reisende in Mio.	402,3	366,9	+ 35,4	+ 9,6	716,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	304,9	298,0	+ 6,9	+ 2,3	345,9
Gesamtumsatz in Mio. €	861	838	+ 23	+ 2,7	1.076
Außenumsatz in Mio. €	861	837	+ 24	+ 2,9	1.074
EBITDA bereinigt in Mio. €	48	29	+ 19	+ 65,5	134
EBIT bereinigt in Mio. €	- 48	- 69	+ 21	- 30,4	44
Brutto-Investitionen in Mio. €	50	36	+ 14	+ 38,9	64
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	13.398	14.806	- 1.408	- 9,5	15.130

Die Zahl der Reisenden bei UK Bus stieg infolge von Corona-Erholungseffekten an. Nach einem Nachfragerückgang zu Jahresbeginn 2021 hat sich die Nachfrage seit März wieder erholt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die ersten Monate 2020 noch nicht von Corona-Effekten betroffen waren.

Die Betriebsleistung stieg wieder an, da weniger Verkehre coronabedingt ausfielen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war besser. Steigende Umsätze und höhere Unterstützungsleistungen führten zu einer Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen.

Die Entwicklung der Erträge war leicht positiv:

- Die Umsatzentwicklung verbesserte sich, insbesondere angetrieben durch Wechselkurseffekte und die Nachfrageerholung. Die Einstellung des Busverkaufsgeschäfts von Arriva Bus and Coach wirkte sich dämpfend aus.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen ebenfalls, was v.a. aus höheren Corona-Unterstützungsmaßnahmen wie staatlichen Bus Service Support Grants sowie positiven Wechselkurseffekten resultierte.

Auf der Aufwandsseite führten u.a. negative Wechselkurseffekte zu einer Erhöhung:

- Der Personalaufwand stieg. Negative Wechselkurseffekte sowie Einmaleffekte aus der Schließung von Pensionsplänen wurden teilweise durch coronabedingt gesunkene Fahrer:innenaufwendungen kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen insbesondere durch Wechselkurseffekte. Nach Bereinigung dieser Effekte blieben die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahezu unverändert.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:

- Der Materialaufwand sank im Wesentlichen aufgrund geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung des Busverkaufsgeschäfts von Arriva Bus and Coach. Teilweise wurde dies ausgeglichen durch negative Wechselkurseffekte.
- Die Abschreibungen stiegen infolge niedrigerer Investitionen im Vorjahr leicht an.
- Die Investitionen stiegen aufgrund von im Vorjahr coronabedingt verschobener Fahrzeugprojekte.

Die Anzahl der Mitarbeitenden ging spürbar zurück, v.a. infolge der Fluktuation bei den Fahrer:innen als Folge des Brexits und aufgrund des coronabedingt reduzierten Angebots.

Sparte UK Trains

⟼ *Weiterhin negative Corona-Effekte, abgemildert durch staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*

⟼ *Services von Grand Central vorübergehend ausgesetzt, während des Lockdowns bis März 2021.*

⟼ *Beendigung des ARN-Franchise am 1. März 2020.*

SPARTE UK TRAINS	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Reisende in Mio.	118,6	120,5	-1,9	-1,6	354,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	2.863	2.943	-80	-2,7	10.264
Betriebsleistung in Mio. Trkm	48,0	57,7	- 9,7	- 16,8	115,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.141	1.286	- 145	- 11,3	2.190
Außenumsatz in Mio. €	1.107	1.255	- 148	- 11,8	2.137
EBITDA bereinigt in Mio. €	34	38	- 4	- 10,5	220
EBIT bereinigt in Mio. €	0	- 36	+ 36	–	80
Brutto-Investitionen in Mio. €	6	47	- 41	- 87,2	277
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.844	4.948	- 104	- 2,1	11.215

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains wurde durch den ARN-Effekt beeinflusst. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Jahresanfang 2020 noch nicht durch Corona-Effekte beeinflusst war.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde weiter durch Corona-Effekte geprägt. Aufgrund des deutlichen Aufwandsrückgangs verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen.

Die Ertragsentwicklung war signifikant schwächer:

- Der Umsatz sank v.a. infolge des ARN-Effekts und des Fahrgastrückgangs stark. Staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen und positive Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge waren v.a. infolge des ARN-Effekts ebenfalls stark rückläufig.

Auf der Aufwandsseite führten der ARN-Effekt und Änderungen bei der Behandlung von Leasingaufwendungen bei CrossCountry zu einem deutlichen Rückgang:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich, im Wesentlichen infolge des ARN-Effekts, niedrigerer Franchisezahlungen durch staatliche Unterstützung, reduzierter Mietaufwendungen aufgrund der geänderten Behandlung von Leasinggegenständen bei CrossCountry und des Wegfalls eines negativen Einmaleffekts bei Grand Central.




- Der Rückgang des Personalaufwands resultierte hauptsächlich aus dem ARN-Effekt, teilweise kompensiert durch Währungskurseffekte.
- Der Materialaufwand sank ebenfalls deutlich, v.a. durch den ARN-Effekt. Negative Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Die Abschreibungen gingen v.a. aufgrund des ARN-Effekts sowie einer Änderung der Behandlung von geleasten Vermögenswerten bei Chiltern Railways deutlich zurück.

Investitionen sanken deutlich, v.a. aufgrund des ARN-Effekts. Darüber hinaus werden Investitionen bei sog. Emergency Recovery Measures Agreements (ERMA) generell durch Zuschüsse finanziert.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging leicht zurück.

Sparte Mainland Europe

→ *Erholung hat begonnen, anhaltende Corona-Effekte.*
→ *Weitere staatliche Unterstützungsmaßnahmen.*
→ *Neue Verkehre in Tschechien mit positivem Effekt.*

SPARTE MAINLAND EUROPE	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Reisende Bus in Mio.	696,0	610,2	+85,8	+14,1	1.018
Reisende Schiene in Mio.	91,2	81,5	+9,7	+11,9	125,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.800	1.551	+249	+16,1	2.353
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	642,7	629,7	+13,0	+2,1	719,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	61,2	53,6	+7,6	+14,2	53,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.258	2.034	+224	+11,0	2.321
Außenumsatz in Mio. €	2.098	1.894	+204	+10,8	2.182
EBITDA bereinigt in Mio. €	340	50	+290	–	402
EBIT bereinigt in Mio. €	44	-220	+264	-120	174
Brutto-Investitionen in Mio. €	210	370	-160	-43,2	377
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	24.585	25.897	-1.312	-5,1	25.572

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war insgesamt positiv und wurde durch Neuverkehre und eine Nachfrageerholung sowie anhaltende Corona-Effekte, insbesondere zu Beginn des Jahres, geprägt:

- Im Schienenverkehr wurden die Corona-Effekte durch neue Verkehre in Tschechien und Erholungseffekte überkompensiert.
- Im Busverkehr war die Entwicklung regional differenziert. Die Corona-Auswirkungen waren regional unterschiedlich, je nach Ausmaß der Beschränkungen. Die Zahl der Reisenden und die Betriebsleistung stiegen insgesamt an, hauptsächlich aufgrund von Erholungseffekten und neuen Verkehren in Tschechien und Italien.

Die wirtschaftliche Entwicklung war wieder deutlich positiver, getrieben durch spürbare Ertragszuwächse:

- Der deutliche Umsatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus der teilweisen Nachfrageerholung und neuen Verkehren in Tschechien. Zudem wirkten sich Währungskurseffekte aus.

Auch die Aufwandsseite war stark vom Wegfall coronabedingter Effekte beeinflusst:

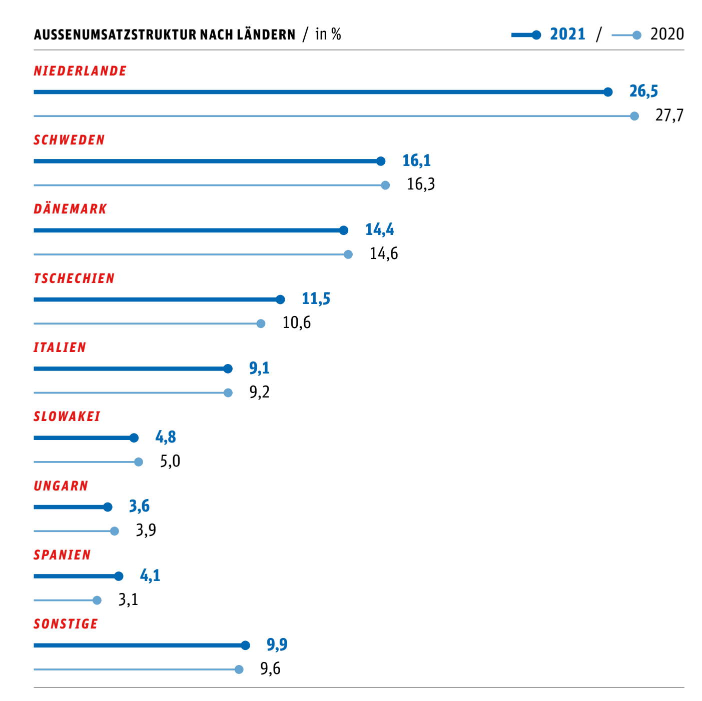
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich, v.a. aufgrund geringerer Effekte aus der Bildung von Drohverlustrückstellungen, die 2020 coronabedingt außergewöhnlich hoch waren.

Der Anstieg der sonstigen Aufwendungen war teilweise kompensierend:

- Der Anstieg des Materialaufwands wurde insbesondere durch höhere Treibstoffaufwendungen infolge der Leistungsausweitung getrieben. Zudem wirkten Neuverkehre in Tschechien aufwandssteigernd.
- Die Abschreibungen stiegen deutlich an, hauptsächlich aufgrund der Investitionen für Neuverkehre in Tschechien sowie der Wertberichtigung von Dieselbussen im Zusammenhang mit der EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.
- Der Personalaufwand stieg infolge der Leistungsausweitung sowie währungskursbedingt.

Auch der Rückgang der Investitionen resultierte aus dem Abschluss von Investitionsmaßnahmen für Neuverkehre.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank infolge von Verzögerungen bei der Wiedereinstellung von Zeitarbeitnehmenden nach Corona und der Auswirkungen von strategischen Entscheidungen in Nicht-Kernländern.



Die Umsatzstruktur veränderte sich nur geringfügig, was v.a. auf Effekte aus neuen Verkehren in Tschechien zurückzuführen ist. Der Umsatzanteil in Spanien ist ebenfalls gestiegen, während der Anteil der Niederlande zurückging.

Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

GRI 102-6

Landverkehr

EUROPA

- Nach dem coronabedingten Einbruch des europäischen Landverkehrs 2020 erholte sich dieser 2021 wieder spürbar.
- 2021 war geprägt von einer steigenden Transportnachfrage im europäischen Landverkehr infolge der wirtschaftlichen Erholung. Die gestiegene Nachfrage traf auf eine Verknappung und Verteuerung des Transportangebots, v.a. hervorgerufen durch Fahrermangel und einen steigenden Dieselpreis. Das Transportpreisniveau stieg spürbar an, noch verstärkt durch instabile Lieferketten in Luft- und Seefracht und dadurch auftretende Wartezeiten.
- Sendungsströme veränderten sich zudem leicht von interkontinentalen hin zu stärker intraeuropäischen Strömen.
- Investitionen in digitale Plattformen zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage von Transportkapazitäten erhöhten den ohnehin aufgrund des intensiven Wettbewerbs bestehenden Druck auf die Margen.
- DB Schenker behauptete trotz der angespannten Marktlage seine marktführende Position.

AMERIKAS

- Die Lkw-Ladekapazität in Nordamerika war nach wie vor sehr knapp, zunächst v.a. in den USA, dann auch in Mexiko und Kanada. Der andauernde Fahrermangel, aber auch die Verfügbarkeit von Ausrüstung und Teilen sowie die steigenden Kosten für Kraftstoff, Reifen und Versicherung ließen die Preise weiter steigen.
- In Südamerika war der Markt etwas entspannter, Störungen im Landverkehr waren viel seltener und auf pandemiebedingte Probleme oder allgemeine Hafenüberlastungen zurückzuführen.

ASIEN-PAZIFIK

- Das Inlandsgeschäft in dem Großteil der Länder war von Februar bis Juli 2021 von Corona-Sperren betroffen. Das internationale Geschäft in Asien und Eurasien verzeichnete einen Anstieg um 75%, verursacht durch Beschränkungen im internationalen Luft- und Seeverkehr.

Luftfracht

2021 war, wie das Vorjahr, stark geprägt von coronabedingten Markteinflüssen auf allen Handelsrouten.

- Seit Beginn der Pandemie ist der Luftfrachtmarkt mit fehlenden Kapazitäten konfrontiert, was eine starke Dynamik hinsichtlich steigender Frachtpreise auslöste.
- Daneben stellten Handelsbeschränkungen auf politischer Ebene weitere Hemmnisse dar.
- Dennoch konnte der Markt gegenüber dem krisengeschüttelten Vorjahr in der Tonnage kräftig zulegen, auch durch die extremen Turbulenzen, mit denen die Seefracht zu kämpfen hatte. Viele Unternehmen versuchten, Lieferkettenengpässe über die Luftfracht auszugleichen. Gem. dem internationalen Branchenverband IATA hat die Nachfrage mittlerweile das Vor-Corona-Niveau überstiegen, die Kapazitäten hingegen sind noch deutlich darunter.
- DB Schenker verzeichnete 2021 ein deutliches Volumenwachstum. Ermöglicht wurde dieses durch den frühzeitigen Kauf von Charterfrachtkapazitäten, der es in der aktuellen Situation knapper Kapazitäten ermöglicht, nicht nur bestehenden Kunden einen reibungslosen Ablauf ihrer Transportkette zu gewährleisten, sondern auch, neue Kunden zu gewinnen.

Seefracht

- 2021 war die Marktlage weiterhin sehr angespannt. Die Zuverlässigkeit der weltweiten Fahrpläne erreichte einen Tiefpunkt, Schiffe kamen mit Verspätung in den Häfen an, es kam zu längeren Abfertigungszeiten und die Zahl der überbuchten Containerplätze auf den Schiffen erreichte einen neuen Höchststand. Dies führte zu anhaltend hohen Raten seit Anfang des Jahres.
- Verursacht wurde dies durch viele massive Einschränkungen, angefangen mit dem Zwischenfall im Suezkanal, später die coronabedingte Schließung des Terminals im Hafen Ningbo sowie die Verzögerungen im Hafen Los Angeles/Long Beach, mit folgenden weiteren Equipment-Engpässen und Verspätungen.
- Die Marktentwicklung war somit 2021 für alle Teilnehmer von großen Unsicherheiten geprägt.
- DB Schenker hat sich in diesem schwierigen Marktumfeld dank bevorzugten Zugangs zu Kapazitäten gut behauptet.

Kontraktlogistik

- Der weltweite Kontraktlogistikmarkt verzeichnete 2021 eine Erholung, die im Wesentlichen aus den Regionen APAC und Amerika resultierte, während die Region Europa das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreichen konnte.
- Die positive Entwicklung in den Bereichen E-Commerce, Gesundheitswesen, Elektronik sowie im Konsumgüterbereich war nach wie vor sehr ausgeprägt und trug maßgeblich zu einem starken Marktwachstum bei. Auch die Situation in der Industrie hat sich deutlich verbessert.
- Die Sektoren Automobil und Unterhaltungselektronik erlebten, bedingt durch Versorgungsengpässe bei Mikrochips und Lagerbeständen, die durch Kapazitätsengpässe und/oder -verzögerungen im Seeverkehr verursacht werden, eine kurzzeitig stärkere Nachfragevolatilität.




- Stärkere Preisanstiege wurden in den einzelnen Branchen beobachtet, u.a. bei Löhnen, Stahl, Flurförderfahrzeugen und anderem Material Handling Equipment sowie bei Immobilien.
- DB Schenker konnte durch sein geografisch und nach Marktsektoren diversifiziertes Portfolio übergreifend eine leichte Zunahme seiner Marktanteile verzeichnen, v.a. in den Regionen Amerika und Asien-Pazifik.

GESCHÄFTSMODELL

Als integrierter Transport- und Logistikdienstleister bedient DB Schenker etablierte Märkte und aufstrebende Volkswirtschaften mit einem weltweiten Netzwerk:

- Im Landverkehr verbindet das Netzwerk die wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Das Angebot umfasst zeit- und kostenoptimierte Dienstleistungen für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehre sowie europaweite Tür-zu-Tür-Lösungen. Der Landverkehr in Amerika stellt ein zunehmend wichtiger werdendes Aktivitätsfeld dar. Neben der Bedienung der nordamerikanischen Märkte werden die Aktivitäten in Südamerika ausgedehnt. Im Wachstumsmarkt Asien weitet DB Schenker das Landtransportgeschäft ebenfalls kontinuierlich aus.
- Als einer der weltweit führenden Anbieter in der Luft- und Seefracht bietet DB Schenker die gesamte Palette der Dienstleistungen in diesem Segment.
- In der Kontraktlogistik umfasst das Leistungsangebot alle Stufen der Wertschöpfungskette – vom Lieferanten über den Produzenten/Handel bis zum Endkunden und zum Ersatzteilservice. Kernkompetenz ist die Planung und Abwicklung globaler Lieferketten, darunter auch nachhaltige Logistikkonzepte.

DB Schenker verfügt über eine weltweite Kundenbasis mit breitem Branchenmix und einem Fokus auf Industriekunden. Der Vertical-Market-Ansatz verfolgt das Ziel, branchenspezifische Lösungen zu entwickeln. Wichtige Großkunden werden mit maßgeschneiderten Lösungen betreut.

In der Luft- und Seefracht agiert DB Schenker ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe. In Teilen des Landverkehrs werden eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist unser Eigentum oder längerfristig angemietet. Wichtige Partner sind neben Fluggesellschaften und Reedereien in der Luft- und Seefracht auch im Landverkehr Subunternehmer für die Durchführung von Transporten.

Das Leistungsvolumen wird spartenspezifisch gemessen:

- Beim Landverkehr ist die Anzahl an Sendungen entscheidend,
- in der Luftfracht sind es die abgerechneten Tonnen, und
- in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen.
- In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier i.d.R. auf Umsatzbasis durchgeführt.

DB Schenker hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70 % des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist v.a. ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Sparte Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

Die wichtigsten Einnahmequellen sind Transport- und Logistikdienstleistungen, einschließlich Dienstleistungen mit zusätzlicher Wertschöpfung, die sich auf die strategischen Bereiche Aftermarket, Cloud, Finished Goods Fullfillment, Omnichannel und medizinische Geräte konzentrieren, wobei der Schwerpunkt auf der Betreuung der Elektronik-, Gesundheits-, Industrie- und E-Mobilitäts-Branche liegt.

MÄRKTE UND STRATEGIE



102-6

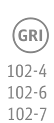
DB Schenker verfügt über eine gute Positionierung in den relevanten Marktsegmenten. Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistikanbieter mit globaler Reichweite zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, will DB Schenker seine führende Marktposition weiter stärken und ausbauen.

Mit der Strategie Primus will DB Schenker die Profitabilität steigern und das Portfolio stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten. Um die Veränderung auf den sechs Dimensionen – Global Market Leader, Customers' First Choice, Employer of Choice, Sustainability Leader, Digital Value Generator und Relentless Productivity Driver – voranzutreiben, wurde ein umfassendes Transformationsprogramm eingeleitet.

Die einzelnen Geschäftsbereiche konzipieren Maßnahmen und setzen diese um. Darüber hinaus werden übergreifende Themen zentral gesteuert. Beispiele sind umfassende Effizienzsteigerungsprogramme, die u.a. die Implementierung neuer Steuerungslogiken beinhalten.

Die Digitalisierung als Disruptionstreiber der Logistikbranche gewinnt weiter an Bedeutung. DB Schenker hat deshalb eine Digitalisierungseinheit. Hier werden Initiativen wie datengetriebene Geschäftsmodelle, Online-Plattformen und technische Innovationen auf globaler Ebene vorangetrieben.



102-4
102-6
102-7

DB SCHENKER – AUF EINEN BLICK



SPARTEN

Landverkehr
- Paketsendungen
- Systemverkehre
- Direktverkehre
- Multimodale Lösungen

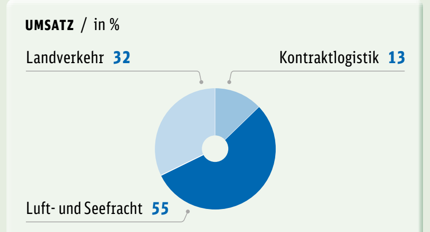
Luft- und Seefracht
- Luftfracht: allgemeine Luftfrachtprodukte, Charter-Services, intermodale Lösungen
- Seefracht: Stückgutsendungen, Container-Komplettladungen, intermodale Lösungen, Kühlcontainer
- Weitere: u.a. Messe- und Kunstlogistik, Anlagen- und Projektlogistik, Sport- und Eventlogistik, Spezialtransporte

Kontraktlogistik
- After Market / Reverse Logistics
- Finished Goods
- Cloud Logistics
- E-Commerce
- Medizinische Geräte / Healthcare

Sonstige
Unterstützung der Sparten durch zentrale Funktionen wie Produktion, Vertrieb, Finanzen, Personal und IT

STRUKTUR

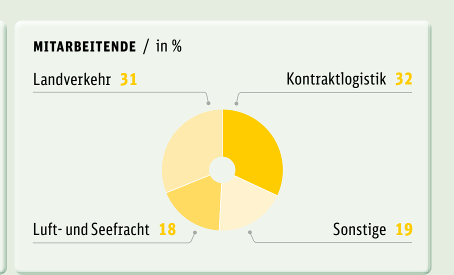
UMSATZ / in %



EBIT / in %

Landverkehr 9
Kontraktlogistik 9
Luft- und Seefracht 82

MITARBEITENDE / in %





GESCHÄFTSMODELL

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 76.100

Fahrzeuge
- Rund 33.700 regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge (inkl. externer, ohne Spotmarkt)

Netzwerke und Infrastruktur
- Mehr als 1.850 Standorte in über 130 Ländern,
- davon rund 430 Standorte im Landverkehr und
- rund 550 weltweite Standorte in der Luft- / Seefracht
- Mehr als 8 Mio. m² Lagerfläche in der Kontraktlogistik weltweit

Weitere Produktionsfaktoren
- Kraftstoffe
- Strom
- Wasser

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Chemicals, Consumer, Electronics, Healthcare, Industrials, Retail und Semicon / Solar

Nutzenversprechen
- DB Schenker bietet weltweit kundenorientierte, zuverlässige und umweltfreundliche integrierte Lösungen bei Transport und Lagerhaltung

Kundenzugang / -bindung
- Geschäftsstellen mit Flächenvertrieb
- Key-Account-Management
- E-Services

Schlüsselaktivitäten
- Globale Netzwerke planen und betreiben
- Transport- und Lagerhaltungsleistungen durchführen / organisieren
- Frachtraum einkaufen
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS [1]

Sendungen im Landverkehr
- 111 Mio.

Luftfrachtvolumen (Export)
- 1,4 Mio. t

Seefrachtvolumen (Export)
- 2,0 Mio. TEU

OUTCOMES [2]

EBIT bereinigt
- 1.248 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,9 (2020)

Kundenzufriedenheit
- ZI von 68

CO_2-Emissionen
- –31,6 % (Landverkehr)
- –17,4 % (Luftfracht)
- –68,4 % (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Stand 2021 bzw. per 31. Dezember 2021.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.




Umsetzung von PRIMUS

Zahlreiche Initiativen wurden 2021 umgesetzt:

- **Global Market Leader:** Schenker Ventures wurde gegründet, um Innovationen in der Logistik- und Lieferkettenbranche voranzutreiben. Es werden Gründer und Start-ups mit Kapital und Branchenkenntnissen unterstützt. Das Netzwerk wurde weiter ausgebaut, so wurde z.B. mit dem Bau der dritten Erweiterung eines Logistikzentrums im Dubai South Logistics District 150 begonnen.
- **Customers' First Choice:** DB Schenker hat sein globales Flugnetz erweitert und bietet seinen Kunden Frachtverbindungen zwischen Amerika, Europa und Asien an. Die 43 wöchentlichen Flüge können Fracht mit einer Kapazität transportieren, die der von 135 Großraum-Passagierflugzeugen entspricht.
- **Employer of Choice:** Das neue Rekrutierungssystem Avature verbessert die Rekrutierungseffizienz und -erfahrung, vereinfacht den Steuerungsprozess und verringert den Verwaltungsaufwand.
- **Sustainability Leader:** DB Schenker hat in Zusammenarbeit mit Lufthansa Cargo den ersten regelmäßigen klimaneutralen Frachtflug 151 von Frankfurt nach Shanghai gestartet. DB Schenker verwendet dafür nachhaltigen Flugkraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird. Diese Initiative spart jede Woche 174 t fossilen Treibstoff ein.
- **Digital Value Generator:** Die Visibility Platform von DB Schenker bietet eine kostengünstige und skalierbare Lösung für die Transparenz von Sendungen. Wir verbinden Assets (Lkw, Anhänger, Schiffe, Flugzeuge) mit Sensoren und Sendungsinformationen.
- **Relentless Productivity Driver:** DB Schenker strebt nach maximaler Rentabilität und langfristiger finanzieller Leistungsfähigkeit, indem ständig Möglichkeiten zur Wertschöpfung identifiziert werden. Dazu gehören eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur auf der Grundlage einer gemeinsamen Kostenkultur und ein optimiertes Cashflow-Management. So können wir unsere finanzielle Wettbewerbsfähigkeit verbessern und uns gegen andere Logistikunternehmen durchsetzen.

Entwicklung des Netzwerks

- Baubeginn des Dubai Logistics Center III (DLC III) – ein modernes, grünes Logistikzentrum mit einer Lagerfläche von 37.000 m², einschließlich einer 5.000 m² großen Mezzaninfläche, die für wertschöpfende Dienstleistungen und Ersatzteilgeschäfte vorgesehen ist. Es wird temperaturgesteuerte Bereiche und Zonen mit Umgebungstemperatur umfassen und zu 100 % mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Hiermit erhöht sich ab Juni 2022 die Gesamtfläche des Mega-Logistikzentrums von DB Schenker in Dubai auf 84.000 m².
- Wesentliche neue Aktivitäten in der Kontraktlogistik:
  - USA: Reverse Logistik Hub in Houston gemeinsam mit einem führenden Global Player im Elektronikmarkt.
  - Deutschland: Distributionsaktivitäten im Gesundheitswesen und Lagerung von Pandemie-Schutzausrüstung.
  - Schweden: Omnichannel-Betrieb mit einem hohen Automatisierungsgrad für Kunden aus dem Kosmetik-, Verbraucher- und Einzelhandelsmarkt.
  - Vereinigtes Königreich, China: Aktivitäten für einen weltweit führenden Hersteller in der E-Mobility-Industrie.
  - Global: diverse Standorte, die sich auf globale Server- und Cloud-Logistik konzentrieren, zur Unterstützung von führenden Industrieunternehmen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- Mit der Plattform Microsoft Azure macht DB Schenker Logistik intelligenter und Lieferketten effizienter. Cloud-basierte Dienste sollen künftig mit realen Logistiklösungen verbunden werden. DB Schenker hat bereits erste Cloud-Projekte des Azure-Migrationsprogramms gestartet. Ziel ist, mit neuen Big-Data-Lösungen Volumen, Kapazitäten und Lieferkettenleistung in Echtzeit zu optimieren.
- DB Schenker nutzt eigene IT-Innovationen, um mehr Effizienz und weniger Leerraum auf allen Verkehrsträgern zu erreichen. Mit dem neuen BinPACKER-Algorithmus wird der Ladeplanungsprozess so gesteuert, dass unterschiedlich große Objekte intelligenter gestapelt werden. Mithilfe von Algorithmen wird die beste Verladelösung z.B. für Lkw-Ladungen oder Paletten im Lager berechnet. Pilotversuche zur Container- und Lkw-Beladung haben gezeigt, dass BinPACKER hilft, die Auslastung um bis zu 10 % zu steigern.
- DB Schenker beteiligt sich an dem kroatischen Start-up Gideon Brothers, das auf Robotik- und KI-Lösungen in der Lagerlogistik spezialisiert ist, und nimmt an der Serie-A-Finanzierungsrunde von insgesamt 31 Mio. USD teil, mit der Entwicklung und Vermarktung der auf KI und 3-D-Sicht basierenden autonomen mobilen Roboter (AMR) vorangetrieben werden. Die Technologie wurde bereits im Warenlager von DB Schenker in Leipzig implementiert.
- Die Schwerlastdrohne VoloDrone hat auf dem ITS World Congress 2021 ihren ersten öffentlichen Flug erfolgreich absolviert. In Zusammenarbeit mit DB Schenker zeigte Volocopter die Integration der VoloDrone in logistische Lieferketten mit einer Frachttransportdemonstration. Der Testflug erreichte eine maximale Flughöhe von 22 m.

- DB Schenker, Dachser, duisport und Rhenus haben die Open Logistics Foundation gegründet. Zweck der gemeinnützigen Stiftung ist der Aufbau einer europäischen Open-Source-Community mit dem Ziel, die Digitalisierung in Logistik und Supply Chain Management auf der Basis von Open Source voranzutreiben und logistische Prozesse zu vereinheitlichen. Die Stiftung ist ein Appell an die Logistik, Technologie und Prozesse zusammen zu denken und sich aktiv an der Open-Source-Community zu beteiligen. Sie wendet sich an alle logistikaffinen Unternehmen und ihre IT-Entwickler. Die Gründung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML).

UMWELTMASSNAHMEN

- DB Schenker und Lufthansa Cargo haben eine klimaneutrale Luftfrachtverbindung als Linienverkehr zwischen Frankfurt am Main und Shanghai implementiert. Der Energieverbrauch wird zu 100 % durch Sustainable Aviation Fuel (SAF) abgedeckt, das vorwiegend aus Biomasseabfällen, bspw. aus gebrauchten Pflanzen- und Speiseölen, besteht. 2021 wurden 6.669 t SAF im Rahmen der Kooperation mit Lufthansa Cargo eingekauft. Die Emissionsreduzierung beträgt über 20.700 t CO_2e.
- In Hamburg haben wir zwei neue Fahrzeugtypen vorgestellt, die die Citylogistik klimafreundlicher machen. Eine besondere Lieferkette wurde ebenfalls aufgebaut. Dafür werden vollelektrische Fuso-eCanter-Lkw und zwei XXL-Lastenfahrräder eingesetzt. Zusammen ersetzen diese drei Fahrzeuge zwei dieselbetriebene 7,5-t-Lkw.
- 2021 wurden 36 weitere elektrische Leicht-Lkw vom Typ Fuso eCanter ausgeliefert. Damit wächst die eCanter-Flotte auf insgesamt 41 Fahrzeuge. DB Schenker betreibt somit die größte eCanter-Flotte weltweit. Daneben gehören außerdem vier Elektro-Lkw von Volvo Trucks zur elektrischen DB Schenker-Flotte grün. Nr 122.
- DB Schenker sichert sich die Produktionskapazität für rund 1.500 vollelektrische Volta-Zero-Fahrzeuge 11 – der bisher bedeutendste Auftrag für große emissionsfreie Lkw in Europa. Im Rahmen der Partnerschaft wird DB Schenker im Frühjahr und Sommer 2022 die ersten Prototypen einsetzen. Die Erkenntnisse aus diesen Tests werden in die Serienproduktion der Fahrzeuge einfließen.
- Die Anzahl der Eco Warehouses grün. Nr. 73 bei DB Schenker ist 2021 um weitere 10 auf 49 gestiegen.
- Mit Avatour hat DB Schenker eine virtuelle Lagerbegehung entwickelt, die virtuelle Audits ermöglicht. So können jährlich bis zu 130 t CO_2e eingespart werden.
- 2021 sind die Schenker-»Sustainable Cities« auf insgesamt sieben angewachsen: Neben Oslo und Paris zählen auch Dubai, Singapur, Göteborg, Helsinki und Rennes zu den Städten, die nachhaltige Mobilitätskonzepte und lokales Nachhaltigkeitsengagement aufweisen. In Norwegen folgen alle größeren Städte dem Konzept. In Oslo werden ausschließlich Nullemissionsfahrzeuge im innerstädtischen Verkehr eingesetzt. Über Land wird dort zu 50 % mit dem Zug und zu 50 % mit nachhaltigem Biokraftstoff gefahren.

  2019 hatte DB Schenker ein »Sustainable City«-Konzept entwickelt, nach dem sich Städte im DB Schenker-Netzwerk um diesen Status mit einem definierten integrierten Konzept und hinterlegten Maßnahmenbündeln aus nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Güterverkehr und Mitarbeitende, Energie- und Materialeinsatz-, Abfallreduzierung sowie lokalem sozialen Engagement und Partnerschaften mit Wissenschaft und Umweltverbänden etc. bewerben konnten. 2020 hatten Paris und Oslo den Anfang gemacht, insbesondere mit Fokus auf eine integrierte City-Logistik, die auf Elektromobilität setzt.

WEITERE EREIGNISSE

- Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie hat DB Schenker das globale Netz der Vollcharterverbindungen in der Luftfracht erweitert. Mit insgesamt 2.333 Flügen konnte DB Schenker dem anhaltenden Mangel an Frachtkapazitäten begegnen, der durch das Grounding vieler Passagiermaschinen entsteht. Damit hat sich die Zahl der Vollcharterflüge seit Beginn der Corona-Pandemie mehr als verzehnfacht.
- DB Schenker setzt bei der Nutzung von Spezialcontainern für lebensrettende pharmazeutische Produkte auf eine Partnerschaft mit SkyCell. Die hybriden Pharmabehälter sind in der Lage, eine Innentemperatur von −80 °C bis −15 °C für mindestens fünf Tage und Temperaturen von +2 °C bis +8 °C und +15 °C bis +25 °C für mehr als acht Tage aufrechtzuerhalten – ohne Energiezufuhr von außen.

BETEILIGUNGEN



102-10

- Zum 14. Oktober 2021 hat DB Schenker den Erwerb der Vähälä Group in Finnland vollzogen. DB Schenker erreicht damit eine landesweite Abdeckung im Landtransport für nationale und internationale Transporte sowie Paketzustellungen, um Kunden in ganz Finnland zu bedienen.
- Zum 1. Dezember 2021 bzw. 2. Dezember 2021 hat DB Schenker den Erwerb von Transportes Santos Campos S.A. bzw. der Loserco-Gruppe in Spanien vollzogen. Die beiden Transaktionen stärken die Position von DB Schenker im spanischen Landtransportmarkt.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Sehr positives Marktumfeld nach Belastungen durch Corona-Pandemie 2020.*
- *Starke Ergebnisverbesserungen insbesondere in der Luft- und in der Seefracht.*
- *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

Die Kundenzufriedenheit ist deutlich zurückgegangen. Wesentliche Treiber waren Kapazitätsengpässe, geschlossene Häfen sowie starke Preissteigerungen. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden Kunden in 18 Ländern befragt. Die Befragung mit mehr als 200.000 Einladungen wird jährlich durchgeführt.

In der Volumenentwicklung spiegelt sich die Erholung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wider. Insbesondere in der Luftfracht stiegen die Volumina deutlich und teilweise auch über das Vor-Corona-Niveau. DB Schenker konnte zudem über die positiven Markteffekte hinaus durch eigene Maßnahmen wie die frühzeitige Sicherung von Transportaktivitäten zusätzlich profitieren.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luft- und Seefracht, sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in allen Regionen deutlich. Entsprechend verbesserte sich auch der Rohertrag spürbar (+17,6%). Währungskursbereinigt war der Anstieg noch stärker.

Die Ertragsentwicklung war sehr positiv, getrieben durch starke Umsatzzuwächse:

- Der Umsatz stieg deutlich infolge der Volumenentwicklung. Daneben wirkten höhere Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht positiv. Negative Währungseffekte wirkten gegenläufig umsatzmindernd.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (−15,1%/−41 Mio.€) gingen auf niedrigem Niveau deutlich zurück. Grund dafür waren u.a. geringere Erträge aus coronabedingten Unterstützungsleistungen sowie für Operate Leases.

Die Aufwandsseite wurde v.a. getrieben durch die Volumen- und Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten gegenläufig senkend:

- Der Materialaufwand (+40,7%/+4.718 Mio.€) wuchs infolge der Frachtratenentwicklung sowie der gestiegenen Volumina insbesondere in der Luftfracht deutlich. Währungskurseffekte und Rückgänge in anderen Geschäftsbereichen wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Der Personalaufwand (+7,6%/+260 Mio.€) stieg u.a. infolge der Leistungsentwicklung an. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Auch der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+13,4%/+217 Mio.€) war im Wesentlichen durch die gestiegenen Volumina getrieben. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte aufwandsmindernd.
- Die Abschreibungen (+0,2%/+1 Mio.€) lagen auf Vorjahresniveau. Höhere Abschreibungen aufgrund gestiegener Investitionen (inkl. Leasing) wurden durch aufwandsmindernd wirkende Währungskurseffekte nahezu vollständig aufgezehrt.

			Veränderung		
DB SCHENKER	**2021**	2020	absolut	%	2019
Kundenzufriedenheit in ZI	68	74	-6	–	71
Sendungen im Landverkehr in Mio.	110,7	108,2	+2,5	+2,3	107,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.438	1.094	+344	+31,4	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.003	2.052	-49	-2,4	2.294
Gesamtumsatz in Mio.€	23.443	17.671	+5.772	+32,7	17.091
Außenumsatz in Mio.€	23.371	17.601	+5.770	+32,8	17.018
Rohertragsmarge in %	31,2	35,2	-4,0	–	36,1
EBITDA bereinigt in Mio.€	1.845	1.307	+538	+41,2	1.082
EBIT bereinigt in Mio.€	1.248	711	+537	+75,5	538
EBIT-Marge (bereinigt) in %	5,3	4,0	+1,3	–	3,1
Brutto-Investitionen in Mio.€	844	817	+27	+3,3	662
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	76.114	74.161	+1.953	+2,6	76.153
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	74.744	74.373	+371	+0,5	76.047
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,9	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	36,5	36,3	+0,2	–	36,1
Spezifische CO_2-Emissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-31,6	-26,0	-5,6	–	-24,0
Spezifische CO_2-Emissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-17,4	-15,9	-1,5	–	-9,1
Spezifische CO_2-Emissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-68,4	-67,6	-0,8	–	-64,3



Die Investitionstätigkeit hat zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Investitionsschwerpunkte waren weiterhin die Region Europa sowie die Region Asien. Währungskursbereinigt war der Anstieg weniger deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl lag infolge von Anpassungen an die Volumenentwicklung leicht über dem Niveau per 31. Dezember 2021. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeitenden auf Vorjahresniveau.

Per 31. Dezember 2021 nahm der Frauenanteil leicht zu.

Die spezifischen CO_2e-Emissionen konnten im Vergleich zum Referenzjahr 2006 übergreifend weiter reduziert werden:

- Der Landverkehr verzeichnete wieder eine Erhöhung der Volumina und Emissionen, wobei eine deutliche Verschiebung hin zu Direktverkehren stattfand, u.a. durch die Integration der Hafen-/Flughafenzubringerdienste aus anderen Geschäftsfeldern (Luft, See, Kontraktlogistik). Dadurch erhöhte sich wiederum das durchschnittliche Sendungsgewicht bzw. verbesserte sich die Treibhausgaseffizienz deutlich.
- Der im Zuge der Corona-Pandemie zu beobachtende Trend zu Frachtflugzeugen hat sich 2021 fortgesetzt und die Treibhausgaseffizienz reduziert. Die entsprechenden Effekte wurden allerdings überkompensiert durch den starken Volumenzuwachs.
- In der Seefracht glich der Trend zu saubereren Kraftstoffen mit erhöhter Treibhausgaseffizienz die spezifische Reduzierung der Treibhausgase weitgehend aus, es fand lediglich eine leichte Verbesserung statt bei insgesamt etwas geringeren Volumina.

Sparte Landverkehr

→ *Weiterer Nachfrageanstieg.*
→ *Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.*
→ *Weitere Nachfragesteigerung bei den digitalen Plattformen Connect4land und Drive4Schenker.*

SPARTE LANDVERKEHR	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Sendungen im Landverkehr in Mio.	110,7	108,2	+2,5	+2,3	107,1
Gesamtumsatz in Mio. €	7.517	6.716	+801	+11,9	7.125
Außenumsatz in Mio. €	7.452	6.651	+801	+12,0	7.058
EBITDA bereinigt in Mio. €	300	339	−39	−11,5	341
EBIT bereinigt in Mio. €	113	158	−45	−28,5	172
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	23.255	21.807	+1.448	+6,6	21.811

Im Landverkehr stieg die Nachfrage getrieben durch Zuwächse bei den Direkt-, System- und Spezialverkehren. Rückgänge in den Paketverkehren wirkten gegenläufig dämpfend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwach: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines spürbaren Anstiegs der Aufwendungen negativ. Dadurch wurde die positive Ertragsentwicklung überkompensiert:

- Der Umsatz stieg v.a. leistungsbedingt deutlich. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas weniger stark.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge geringerer staatlicher Corona-Hilfen v.a. in Deutschland, Österreich, Frankreich und Schweden leicht zurück.

Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde geprägt durch eine steigende Volumenentwicklung in den kostenintensiven Bereichen Direkt-, System- und Spezialverkehre. Im Vergleich zu den Erträgen war der Anstieg deutlich stärker:

- Der Materialaufwand erhöhte sich entsprechend der Nachfrageentwicklung spürbar. Steigende Preise sowie Währungskurseffekte verstärkten die Entwicklung.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- Der Personalaufwand stieg leistungs- sowie währungskursbedingt an.

Die Mitarbeitendenzahl stieg u.a. leistungsbedingt deutlich.

Sparte Luft- und Seefracht

→ *Starke Nachfrageerholung in der Luftfracht.*
→ *Kapazitätsengpässe sowie coronabedingte Unsicherheiten dämpfen Entwicklung in der Seefracht.*
→ *Deutlicher Anstieg der Frachtraten.*
→ *Luftfracht: diverse Maßnahmen zur Sicherung des Transportbetriebs, Standardisierung sowie Produktivitätsverbesserung umgesetzt.*
→ *Seefracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Organisationsoptimierung weltweit in Umsetzung.*

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.438	1.094	+344	+31,4	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.003	2.052	−49	−2,4	2.294
Gesamtumsatz in Mio. €	12.962	8.228	+4.734	+57,5	7.218
Außenumsatz in Mio. €	12.957	8.223	+4.734	+57,6	7.213
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.094	511	+583	+114	342
EBIT bereinigt in Mio. €	1.028	448	+580	+129	287
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	13.609	13.185	+424	+3,2	13.964

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- In der Luftfracht war sie deutlich positiv und stieg über das Vor-Corona-Niveau. Treiber war eine höhere Transportnachfrage nach Gütern der Bereiche Elektronik, Automotive sowie Medizin. Unterstützend wirkte eine temporäre massive Verlagerung der Transportnachfrage von der Seefracht.




- In der Seefracht lag sie etwas unter dem niedrigen Niveau des Vorjahres. Die angespannte Equipment- und Kapazitätsverfügbarkeit sowie die coronabedingt angespannte Marktsituation wurde nur teilweise durch Leistungszuwächse im asiatisch-pazifischen Raum sowie temporäre Erholungstendenzen kompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich durch den deutlichen Ertragszuwachs:

- Der Umsatz stieg v.a. infolge der Frachtratenentwicklung deutlich. In der Luftfracht wirkte zudem die Volumenentwicklung sehr positiv. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch stärker.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge waren nahezu unverändert. Effekte aus der Volumenentwicklung sowie Preiseffekte kompensierten sich dabei zwischen der Luft- und Seefracht nahezu vollständig.

Auf der Aufwandsseite machten sich v.a. die Volumenentwicklung in der Luftfracht und die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer Volumina in der Luftfracht sowie der Frachtratenentwicklung deutlich an. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- Der Personalaufwand stieg infolge einer u.a. leistungsbedingt höheren Mitarbeitendenzahl. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.

Die Mitarbeitendenzahl wuchs infolge des Volumenanstiegs. Coronabedingt komplexere Arbeitsabläufe führten zu zusätzlichen Neueinstellungen in der Seefracht.

Sparte Kontraktlogistik

⟶ *Deutliche Erholung der Geschäftsaktivitäten nach stärkeren Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie.*

⟶ *Wachstumstreiber sind Asien / Pazifik und Amerika – Halbleitermangel bremst Entwicklung in Europa.*

⟶ *Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität in Umsetzung.*

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Lagerhausfläche in Mio. m²	8,4	8,8	−0,4	−4,5	8,4
Gesamtumsatz in Mio. €	2.964	2.715	+249	+9,2	2.734
Außenumsatz in Mio. €	2.963	2.714	+249	+9,2	2.733
EBITDA bereinigt in Mio. €	372	358	+14	+3,9	312
EBIT bereinigt in Mio. €	107	105	+2	+1,9	79
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	24.056	24.382	-326	-1,3	24.625

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt und konnte zudem übergreifend einen leichten Anstieg der Marktanteile verzeichnen (v.a. in den Regionen Asien / Pazifik und Amerika). Die Entwicklung in Europa wurde infolge des Halbleitermangels und der höheren Abhängigkeit von der Automobilbranche gebremst.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld etwas besser: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen leicht, getrieben durch Ertragszuwächse. Beim Umsatz wurde das Vor-Corona-Niveau deutlich überschritten:

- Der Umsatz stieg getrieben durch Erholungseffekte nach den stärkeren Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie wieder deutlich. Die Entwicklung in der Automotive-Branche war wieder stabiler, auch wenn der anhaltende Halbleitermangel weiterhin bremsend wirkte. Insbesondere die Bereiche Electronics und Consumer entwickelten sich positiv. Währungskursbereinigt stieg der Umsatz noch deutlicher.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen gegenläufig infolge geringerer coronabedingter staatlicher Leistungen auf niedrigem Niveau zurück.

Auf der Aufwandsseite machte sich v.a. die Nachfrageerholung bemerkbar:

- Der Materialaufwand stieg entsprechend der Umsatzentwicklung. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich u.a. aufgrund von ergebnisneutralen geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Kosten sowie infolge der Geschäftsentwicklung. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig teilweise aufwandsmindernd.
- Auch der Personalaufwand stieg infolge der Geschäftsentwicklung. Darüber hinaus wirkten einmalige Bonuszahlungen an die operativen Mitarbeitenden aufwandserhöhend. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig aufwandsmindernd.
- Die Abschreibungen stiegen infolge des Abschlusses von Leasingverträgen für Lagerkapazitäten deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl ging u.a. infolge einer höheren Produktivität sowie eines angespannten Arbeitsmarktes leicht zurück.




CHANCEN- UND RISIKOBERICHT



TCFD GRI 102-11

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

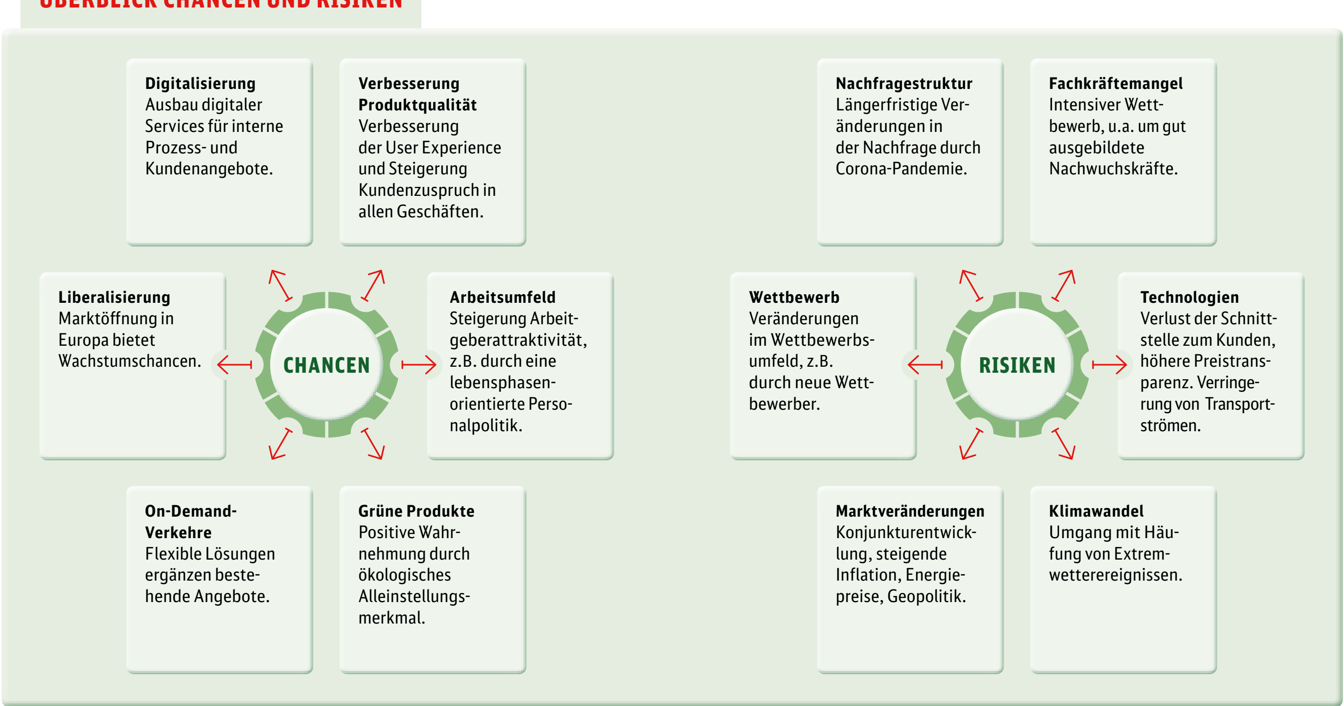
Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Die Risikoberichterstattung umfasst den Mittelfristzeitraum (fünf Jahre). Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Aufgrund einer neuen Fassung des Prüfungsstandards IDW PS 340 (»Die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems«) ergeben sich zusätzliche Anforderungen an das Risikomanagement des DB-Konzerns. Gegenüber dem Status quo ist eine Bestandsgefährdung auf Basis einer definierten Risikotragfähigkeit zu bewerten, wofür auch die bisherige Risikoaggregation angepasst wurde. Alle sonstigen Anforderungen des IDW PS 340 waren mit dem bestehenden Risikomanagement bereits erfüllt.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören auch Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken gem. Definition der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoaus-

ÜBERBLICK CHANCEN UND RISIKEN



weis). Chancen und Risiken werden im RMS ausgewiesen in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥50 Mio.€). Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die aktuelle Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Chancen- und Risikomanagement. Nicht im RMS erfasst werden Risiken, die in unsere Mittelfristplanung einbezogen wurden. Dies betrifft Chancen und Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit (EW) >70% (sehr wahrscheinlich).

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete Chancen abgeleitet und analysiert.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im »DB.Trend.Radar« die für den DB-Konzern wichtigsten externen Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERN-RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist unser IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z.B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

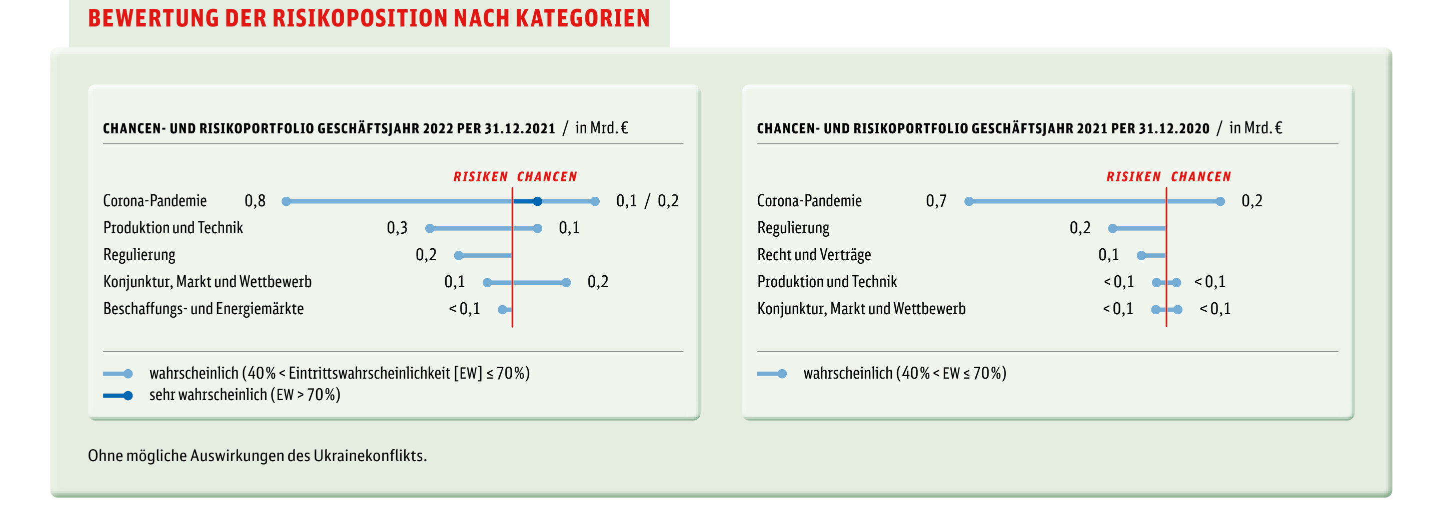
Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u.a. eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u.a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder u.a. die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird durch das verantwortliche Management die Einhaltung der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

BEWERTUNG DER RISIKOPOSITION NACH KATEGORIEN



Ohne mögliche Auswirkungen des Ukrainekonflikts.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Die wesentlichen Risiken für den DB-Konzern resultieren v.a. aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie der Geschwindigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage im Personenverkehr. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Risiken aus der Ukraine-Krise sind hierin noch nicht abgebildet.

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken (EW > 70%) sind bereits in der Mittelfristplanung verarbeitet worden. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. 2021 erfolgten eine methodische Erweiterung um die Festlegung einer Risikotragfähigkeit und eine Aussage zur Bestandsgefährdung auf Basis einer simulationsbasierten Risikoaggregation.

Per 31. Dezember 2021 lagen die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) des DB-Konzerns neben der Corona-Pandemie in den Bereichen Produktion und Technik, Regulierung sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen v.a. in weiteren öffentlichen Unterstützungsleistungen für den Personenverkehr infolge der Corona-Pandemie sowie im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb, insbesondere bei DB Schenker.

Aufgrund von Sicherungsmaßnahmen 213 ff. wirken sich Energiepreissteigerungen nur in geringerem Umfang auf unsere Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 aus. In den Folgejahren kann es jedoch zu größeren Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung kommen.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch Kreditrating-Agenturen 91 eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Kreditrating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von ESG-Rating-Agenturen 45 extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch haben wir Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Chancen- und Risikokategorien

TCFD GRI 102-11

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist u.a. abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

– Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.



- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u.a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) v.a. auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, indem neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.
- Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
  - Im Fernverkehr stehen wir primär in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem Fernbus und Flugzeug.
  - Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
  - Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, bspw. durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
  - Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagieren wir mit einer fortlaufenden Optimierung unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur. Chancen bestehen aus einer dynamischen Entwicklung der Frachtraten.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn setzen wir die Strategie Starke Schiene 52ff. um, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:
- effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- verbesserte und neue digitale Dienstleistungen,
- erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld u.a. aus folgenden Entwicklungen ergeben:
  - Neue Wettbewerber: Auf unseren Märkten können zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie z.B. Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv werden.
  - Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. V.a. Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
  - Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
  - Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
  - Der Kostendruck vonseiten der öffentlichen Hand steigt. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen könnten um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
  - Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
  - Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, haben wir u.a. unsere Digitalisierungsstrategie 62 ff. entwickelt.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung unserer Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden kommen. Steigende Kosten bzw. Risiken global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3-D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich z.B. der Rückgang der Kohle als Energieträger aus. Zudem können Störungen in der Produktion bis hin zu temporären Unterbrechungen (z.B. infolge von Lieferkettenstörungen) bei Kunden zu einem zumindest temporär geringeren Bedarf an Transportleistungen führen.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

PRODUKTION UND TECHNIK

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten z.B. durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu automatisieren.

Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat spürbar zugenommen und kann starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure haben, die teilweise nicht kompensiert werden können.
Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z.B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen wie geringeren Geschwindigkeiten, kürzeren Wartungsintervallen oder geringeren Radsatzlasten eingesetzt werden dürfen. Zudem können neue Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden.

Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnen wir durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, werden zahlreiche Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahes Einspielen von Softwareaktualisierungen) eingesetzt. Ange-

messene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerkinfrastruktur ist dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt reduzieren diese Maßnahmen das Risiko von Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen und vermeiden damit Schäden für den DB-Konzern.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit 60ff. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z.B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir u.a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

PERSONAL

Für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene 52ff. sind wir auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen. Der DB-Konzern hat einen hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das altersbedingte Ausscheiden zahlreicher Mitarbeitender sowie durch das tariflich vereinbarte Wahlmodell zur Arbeitszeit.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es jedoch immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Absicherung des laufenden Geschäfts sowie langfristig auch Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.

Risiken wirken wir insbesondere durch die Verbesserung unserer Arbeitgeberattraktivität, umfangreiche Recruitingmaßnahmen, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung (Umschulung), den Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten und Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung sowie zum effektiven Wissensmanagement entgegen.

Zudem gilt es, Automatisierungspotenziale zu erschließen, um den Risiken des Fachkräftemangels entgegenzuwirken.

Verstärkte generationenübergreifende und interkulturelle Zusammenarbeit sowie Rahmenbedingungen zur Angleichung der Teilhabe von Männern und Frauen innerhalb des DB-Konzerns vermindern die Risiken, die sich aus der Veränderung der Mitarbeitendenstruktur ergeben, und erhöhen die Arbeitgeberattraktivität. Hier setzt unser Diversity-Management mit der Konzerninitiative »Einziganders« und dem strategischen Programm zu »Frauen in Führungspositionen« an.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Krisen mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt, wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Aus dem verstärkten Preisauftrieb ist mit zusätzlichem Druck auf die Tarifentwicklung zu rechnen.

Mit der Einigung zwischen dem DB-Konzern und der EVG und der GDL ist es gelungen, Tarifverträge abzuschließen, die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit des Systemverbunds Bahn absichern.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist die digitale Transformation des DB-Konzerns erfolgskritisch. Die Digitalisierung des DB-Konzerns muss so vorangetrieben werden, dass die Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden erhalten bleibt. Herausforderung ist, rechtzeitig die sich abzeichnenden Veränderungen der Berufe und Tätigkeitsprofile zu identifizieren und entsprechend die daraus hervorgehenden Implikationen für Qualifizierung und Nachführung anzugehen. Hierfür erarbeiten wir u.a. in einem H-Zukunftslab Zukunftsperspektiven der Bahn-Berufe und aktualisieren die Inhalte unserer Qualifizierungsangebote und -programme.

Im Zuge der digitalen Transformation werden geschäftskritisches Wissen und Kompetenzen vielfältiger, vielerorts auch spezifischer und schnelllebiger. Das führt zu neuen Anforderungen an unsere Qualifizierungs- und Wissensarchitektur. Herausforderung ist, neue Mitarbeitende schnell einsatzfähig zu machen, Zugriff auf relevantes Wissen zu erleichtern und so Mitarbeitende aus allen Arbeitsbereichen und aus den verschiedenen Generationen gleichermaßen für eine sich verändernde Arbeitswelt zu befähigen. Entsprechend vorausschauend erarbeiten wir eine moderne Wissensarchitektur im Sinne eines Lern-Ökosystems im Rahmen des Projekts »Lernen@DB.«

Eine weitere Herausforderung ist es, digitale Zusammenarbeit, Innovationskraft und Resilienz im Sinne einer modernen Unternehmenskultur zu fördern. Große Risiken könnten entstehen, wenn wir als Unternehmen nicht flexibel auf die sich verändernden Anforderungen eines volatilen Marktumfelds reagieren könnten und auch nicht den Ansprüchen unserer Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen würden. Dem begegnen wir, indem wir moderne Arbeitswelten im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern vorantreiben, z.B. »Menschen. Machen. Zukunft.«, Digitaler Wandel, Projekt Mobiles Arbeiten

von morgen, H-Zukunftslab »Neue Formen der Zusammenarbeit«, internes Netzwerk der »Agilen Inseln«, Office-365-Lernbegleiter-Community.

Die Digitalisierung der Arbeitswelt, neue Formen der Zusammenarbeit, aber auch zunehmende gesellschaftliche Diskussions- und Konfliktpotenziale führen dazu, dass das Bündel an Anforderungen an Führungskräfte größer wird. Um unsere Führungskräfte auch zukünftig mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, entwickeln wir das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte im Sinne eines neuen Leadership-Programms weiter.

REGULIERUNG

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich daher spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Gegenstand der Regulierung sind u.a. die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (z.B. durch einen Eingriff in die Preissysteme), können Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität, u.a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele wie z.B. des Klimaschutzprogramms 47.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Zusätzlich besteht das Risiko einer anhaltenden Preisdynamik insbesondere im Bau- und Logistikbereich.

Durch den Ukraine-Krieg und insbesondere die infolgedessen verhängten Sanktionen gegen Russland und mögliche Reaktionen Russlands darauf kommt es bereits zu erheblichen Preissteigerungen v.a. bei Gas und Öl, aber auch bei Rohstoffen. Diese Entwicklungen können durch weitere Verknappungen der Liefermengen bis hin zu Lieferstopps oder Importstopps noch weiter signifikant verschärft werden. Daraus können erhebliche Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise resultieren.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir u.a. durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente 213 ff. und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und mindern Chancen aus fallenden Energiepreisen.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung der Beschaffungsprozesse resultieren Chancen, weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus unserem internationalen Geschäft resultiert ein Währungsrisiko. Dieses ist allerdings weitgehend auf das sog. Translationsrisiko begrenzt, da i.d.R. eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir u.a. durch originäre und derivative Finanzinstrumente 213 ff. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir i.d.R. auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze. Um steuerliche Risiken zu minimieren, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und haben ein Tax-Compliance-Management-System im DB-Konzern eingeführt.

RECHT UND VERTRÄGE

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln können sich Betriebserschwernisse im Regional- und Fernverkehr ergeben. Im Regionalverkehr können daraus Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen resultieren. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind dann die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche verfolgt.

Darüber hinaus können sich Risiken, insbesondere aus Gewährleistungs- und sonstigen Haftungsregelungen, auch aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. die Veräußerung von Unternehmen, Immobilien oder anderen wesentlichen Vermögenswerten.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung aller Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

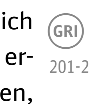
Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es u.a. um Kartelle bei Lkw, Pkw (sog. Pkw-Kartell und Abgasskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl und Girocard. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist.

BESONDERE EREIGNISSE

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit u.a. in den Personenbahnhöfen, z.B. durch Ausbau der Videoüberwachung 259, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

KLIMABEDINGTE CHANCEN UND RISIKEN

Klimabedingte transitorische Chancen und Risiken, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, und Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, werden in unserem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen.

Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z.B. im Rahmen der PIK-Studie 66 und der strategischen Weiterentwicklung eines Klimaresilienzmanagements 69f. ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. 2021 haben wir eine weitere externe Studie beauftragt, die physische und transitorische Risiken gem. den TCFD-Empfehlungen in einer ersten Impact-Analyse auf die Aktivitäten des DB-Konzerns für zwei Extremszenarien identifiziert hat. Das Ergebnis zeigt u.a., dass transitorische Risiken aus den Kategorien Politik, Markt und Technologie gem. der TCFD-Kategorisierung als relevant für den DB-Konzern einzustufen sind.

Im Folgenden zeigen wir Beispiele für klimabedingte Chancen und Risiken des DB-Konzerns gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch.

Transitorische Chancen und Risiken

Mit der Grünen Transformation des DB-Konzerns 66ff., ihrer Verankerung in unserer Strategie Starke Schiene 52ff. und durch die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene leisten wir einen zentralen Beitrag zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z.B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimaneutral durchzuführen, kann für uns einen Reputationsgewinn bei unseren Kund:innen bedeuten. Mit unseren Maßnahmen für den Klimaschutz 67ff. zielen wir darauf ab, die von uns verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes 47 im Verkehrssektor abzusichern. Zur Erreichung der staatlichen

Klimaschutzziele erlässt der Bund notwendige Regulierungen, die für den DB-Konzern v.a. im Schienenverkehr Chancen bergen, wie z.B. die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO_2-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:

- eine Chance im Verkehrsträgervergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
- ein Risiko im Einkauf, da wir einer der größten Energieverbraucher Deutschlands sind und noch dieselbetriebene Lokomotiven im Betrieb haben.

Um den Risiken entgegenzuwirken und den Ausstieg aus fossilen Energieträgern voranzutreiben, wurden u.a. mit dem Starterpaket Dieselausstieg 68 die verschiedenen Ansätze zum Ausstieg aus dem Diesel gebündelt. Zur Vergrünung unserer Flotte setzen wir auf Technologieentwicklungen und investieren in alternative Antriebe und Kraftstoffe. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten aber auch ein Risiko für uns darstellen.

Physische Risiken

Extremwetterereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein akutes physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das wir seit 2021 noch detaillierter in unserem Risikokatalog erfassen und dem wir mit Resilienzmaßnahmen 69f. begegnen. Auch im Rahmen unseres konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befassen wir uns mit physischen Risiken. Die Folgen des Klimawandels, wie z.B. Stürme, Hochwasser und Hitze, treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an unserer Schieneninfrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen erforderlich. Neben der Infrastruktur können auch Schienen- und Straßenfahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden. In den vergangenen Jahren haben akute physische Risiken mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Diese werden von uns deshalb konsequent überwacht und durch das Konzernrisikomanagement erfasst. Die Bedeutung von präventiven Vegetationsarbeiten und gleisnahen Sicherungsarbeiten für eine reibungslose Betriebsdurchführung hat in dem Zusammenhang stark zugenommen. Mögliche finanzielle Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden im RMS bzw. in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Um akute physische Risiken zu reduzieren, hat der DB-Konzern seine Ausgaben für Vegetationskontrollmaßnahmen seit 2017 deutlich erhöht und seit 2019 ein Sonderprogramm zur Vegetationskontrolle 70 in der Umsetzung. Wir setzen uns ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z.B. steigenden Temperaturen auseinander, die erhöhte Anforderungen an unsere betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und unsere Infrastruktur stellen.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (u.a. durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind z.B. geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie z.B. der Strategie Starke Schiene 52ff. für den Systemverbund Bahn oder Primus 150 bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG  GRI 203-1

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III 119 und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Schienenverkehrs, die über Mehrverkehr auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.






NACHTRAGSBERICHT

Drei Anleiheemissionen

Über die DB Finance haben wir zum Jahresbeginn 2022 drei Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,1 Mrd. € emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2434704123	DB Finance	AUD	300	191	3,350	Jan. 2042	20,0
XS2445114734 [1]	DB Finance	EUR	200	200	0,791	Feb. 2027	5,0
XS2451376219	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Mrz. 2034	12,0

[1] Privatplatzierung.

EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen den Bund betreffend Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen der DB AG. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Der Bund und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe mit der Begründung zurückgewiesen, die Maßnahmen enthielten schon tatbestandlich keine Beihilfen.

Weiterer Ausbau der ICE-Flotte

Mit dem ICE 3neo wächst die ICE-Flotte 55f. von DB Fernverkehr bis Ende des Jahrzehnts auf insgesamt rund 450 Züge. Ab 2022 werden sukzessive die ersten der 30 neuen Hochgeschwindigkeitszüge (ICE 3neo) ausgeliefert, sodass Ende 2022 die ersten ICE 3neo in Betrieb gehen können. Bis 2029 werden insgesamt 73 ICE 3neo ausgeliefert.

Urteil zu Zivilverfahren Infrastrukturnutzungsentgelte

Mit Urteilen des BGH vom 8. Februar 2022 wurde in zwei Revisions-Gerichtsverfahren abschließend gegen die DB Netz AG entschieden. Auf Basis der ergangenen BGH-Urteile sind Auswirkungen auf noch anhängige Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten 51 zu erwarten.

S-Bahn-Unfall bei München

Am 14. Februar 2022 kam es im Bereich des Bahnhofs Ebenhausen-Schäftlarn auf einem eingleisigen Streckenabschnitt zu einem frontalen Zusammenprall von zwei S-Bahn-Zügen. Ein Reisender starb bei dem Unglück, 18 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt, darunter auch die beiden Lokomotivführer. Die zuständigen Behörden haben Ermittlungen eingeleitet. Über die Ursachen des Unfalls kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch keine Aussage getroffen werden. Die Strecke ist mit einem elektronischen Sicherungssystem (punktförmige Zugbeeinflussung; PZB) ausgestattet.

Ukraine-Krieg

Am 24. Februar 2022 haben die Streitkräfte der Russischen Föderation die Invasion der Ukraine begonnen. Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht umfassend absehbar und quantifizierbar. Der DB-Konzern war bisher nur mit seiner Logistiktochter DB Schenker in der Ukraine mit rund 90 Mitarbeitenden aktiv. Wir haben den Betrieb in den Logistikniederlassungen in der Ukraine eingestellt. Weitere Auswirkungen werden sich u.a. infolge von Sanktionen gegen Russland ergeben. Darüber hinaus wird der Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise Auswirkungen auf den DB-Konzern haben.

Veränderung im Vorstand der DB AG

Das Vorstandsmitglied Ronald Pofalla, verantwortlich für das Ressort Infrastruktur, verlässt die DB AG und beabsichtigt, seinen Vorstandsvertrag vorzeitig zum 30. April 2022 zu beenden.



PROGNOSEBERICHT

Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar und nicht in unseren Prognosen enthalten. Es ist davon auszugehen, dass der Krieg in der Ukraine die Im- und Exporte in die Ukraine verringern wird. In der Folge von Sanktionen gegen Russland und seinen Reaktionen darauf ist es wahrscheinlich, dass auch die Verkehre zwischen Russland und der EU beeinträchtigt werden sowie die zuletzt stark gestiegenen China-Verkehre. Es ist auch davon auszugehen, dass sich der Konflikt kurz- und mittelfristig weiter auf die Preise für Gas, Öl und andere Rohstoffe auswirken wird, wodurch die gesamte Wirtschaft und die privaten Haushalte belastet werden. Wie stark die Auswirkungen sein werden, ist allerdings derzeit nicht belastbar abzuschätzen.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Entgegen den Erwartungen aus dem Vorjahr war die wirtschaftliche Entwicklung 2021 in den für den DB-Konzern wichtigsten Märkten Deutschland und Europa noch stark von weiteren Corona-Wellen geprägt.

Volle Auftragsbücher in der Industrie, anziehender privater Konsum und v.a. die Fortschritte bei der Bekämpfung des Corona-Virus lassen für 2022 ein Wachstum der Wirtschaftsleistung erwarten. Es wird jedoch im Personenverkehr noch nicht mit einer vollständigen Rückkehr auf das Vor-Corona-Niveau gerechnet. Im Güterverkehr wird eine abgeschwächte Fortsetzung des Wachstumstempos erwartet.

Auch wenn die Erholung im Personenverkehr länger dauert als zunächst prognostiziert, werden mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs wieder wirken. Insbesondere sind die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Aber auch andere Probleme, die der Straßengüter- und -personenverkehr mit sich bringen, werden nach dem Überwinden der coronabedingten Einschränkungen, von denen insbesondere der motorisierte Individualverkehr profitiert hat, wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählt neben der Belastung mit Schadstoffen v.a. der hohe Flächenverbrauch, den viele Städte nicht mehr bereit sind, dem Auto zuzugestehen.

Aus den genannten Gründen wird der aus der Strategie Starke Schiene folgende Investitionshochlauf fortgesetzt. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

Für das Geschäftsjahr 2022 bestehen weiterhin Risiken aus den noch nachwirkenden Folgen der Corona-Pandemie. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit steigenden Infektionszahlen v.a. im Herbst/Winter 2022 Einschränkungen weiter gelten bzw. neue Maßnahmen ergriffen werden, die sich negativ auf die Nachfrage nach Mobilitäts- und Transportleistungen auswirken. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können.

Ausrichtung des DB-Konzerns

Die im Juni 2019 vorgestellte Strategie Starke Schiene definiert unverändert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten einerseits aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Andererseits mehren sich positive Signale, die die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger durch gezielte Maßnahmen in Aussicht stellen. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig nach wie vor einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße. Das autonome Fahren wird bspw. dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen. Gleichzeitig bieten autonome Verkehre auf der Straße das Potenzial, den öffentlichen Verkehr in gewissen Teilen unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen und damit flexibler zu gestalten.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2021	2022
Welthandel	+11,7	+5,0
BIP Welt	+5,8	+4,0
BIP Euro-Raum	+5,2	+3,5
BIP Deutschland	+2,8	+3,5

Stand Februar 2022 (vor Ausbruch des Ukraine-Kriegs).
Prognosen für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2022 wurde bisher eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft erwartet, sodass auch Länder und Regionen, die bisher noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau ihrer Wirtschaftsleistung erreicht haben, den coronabedingten Einbruch überwinden können.

Eine Langzeitfolge der Corona-Pandemie ist, dass sich viele Staaten zur Stützung ihrer Wirtschaft und durch ausbleibende Steuereinnahmen stark verschuldet haben. Dies könnte ihre Handlungsspielräume bei künftigen Krisen verringern. Auch haben die ergriffenen geldpolitischen Maßnahmen zur Stützung der Wirtschaft ihre Kehrseite: So hat sich bspw. die Inflation in der Eurozone durch die anhaltend expansive Geldpolitik der EZB massiv erhöht. Ein weiterer Inflationsschub ist infolge des Ukraine-Kriegs zu erwarten.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2021	2022
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+4,4	+8,0

Stand Februar 2022. Prognose für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau kam es 2020 und 2021 zu einem coronabedingten Leistungseinbruch. 2022 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt jedoch spürbar erholen. Dennoch wird die Verkehrsleistung in allen Sektoren mit Ausnahme des motorisierten Individualverkehrs auf Jahresbasis noch hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark vom Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und von dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden in merklichen, aber voraussichtlich überschaubaren Teilen durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringem Infektionsrisiko – v.a. per Pkw, Fahrrad oder zu Fuß – sollten bei anhaltender Corona-Pandemie gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln profitieren.

- Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr das Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus erreichen. Steigende Kraftstoffpreise u.a. durch die 2021 in Kraft getretene CO_2-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung. Weitere merkliche Steigerungen 2022 infolge des Ukraine-Kriegs werden die Zunahme aber dämpfen und Verlagerungen auf die Schiene begünstigen.
- Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts infektionsschutzbedingt verhaltener Nachfrage, klimapolitischer Maßnahmen und stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. 2022 wird er absehbar nur einen Teil der coronabedingten Verluste aufholen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr nimmt voraussichtlich wieder erkennbar zu, leidet im Nahverkehr aber weiter unter Substitutionseffekten durch Pkw und Fahrrad. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch Schienenpersonenverkehre vergleichsweise schwächer entwickeln.
- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem verbesserten Angebot profitieren. Wesentliche Prämissen für diese Entwicklung sind ein rückläufiges Infektionsgeschehen, gelockerte bzw. aufgehobene Kontaktbeschränkungen und ein wieder erstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel sowie der Wunsch nach einer Verkehrsverlagerung.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt jedoch langfristiger Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität – und damit insbesondere auch des Schienenpersonenverkehrs.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2021	2022
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+4,5	+3,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+7,2	+3,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+7,6	+5,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+18,4	+4,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+5,0	+3,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+8,4	+5,5

Stand Februar 2022. Prognosen für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den Güterverkehrsmarkt wird 2022 ein gegenüber 2021 moderaterer, aber dennoch kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Es wird grundsätzlich unterstellt, dass sich die 2021 aufgetretenen Lieferkettenengpässe im Jahresverlauf abschwächen. Allerdings sind aus dem Ukraine-Krieg Verschärfungen zu erwarten. Die sich in einigen Branchen verzögernde Erholung wird auch entsprechende Effekte auf die Transportnachfrage haben und sich bis 2023 hinein auswirken. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis wird die Transportqualität vor dem Hintergrund knapper werdender Ressourcen zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Der Schienengüterverkehr wird nach den Rückgängen von 2018 bis 2020 und dem starken Leistungsanstieg 2021 auf einen Wachstumspfad zurückkehren. Der Kombinierte Verkehr wird bei einer erwarteten Abschwächung der Impulse aus der Montanindustrie wieder eine tragende Bedeutung haben. Hierzu tragen auch die steigende Bedeutung nachhaltiger Verkehre und der breiter werdende Kundenwunsch nach einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene bei.

Nach der dynamischen Entwicklung 2021 wird sich das Wachstum im Straßengüterverkehr 2022 zwar abschwächen, insgesamt aber kräftig bleiben. Stimulierend werden sich dabei u.a. die robuste Konsumstimmung, ein weiter dynamischer Außenhandel und positive Effekte aus der Baubranche auswirken. Dämpfend wirkt der Ukraine-Krieg.

Die Binnenschifffahrt konnte 2021 die Vorjahresverluste noch nicht wieder ausgleichen, sodass sich die Erholung 2022 fortsetzen sollte. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Mineralöltransporte. Durch sich jedoch abschwächende Impulse aus der Montanindustrie und die mit Blick auf die Güterstruktur geringe Bedeutung der Containerverkehre dürfte die Gesamtentwicklung erneut unterdurchschnittlich ausfallen. Die Witterungsabhängigkeit bleibt ein Risiko.

Ausgehend von einer weiteren konjunkturellen Stabilisierung wird für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt 2022 die Rückkehr auf einen moderaten Wachstumspfad erwartet. Insbesondere der Kombinierte Verkehr wird von der weiteren dynamischen Entwicklung des europäischen Außen- und Binnenhandels profitieren und eine wachstumstreibende Rolle einnehmen.

- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird 2022 wieder ein Umsatz auf Vor-Corona-Niveau erwartet. Treiber dieser Entwicklung ist eine konjunkturelle Erholung in Europa. Es wird erwartet, dass das internationale Landverkehrsgeschäft das Vor-Corona-Umsatzniveau übertrifft, wohingegen die inländischen Verkehre noch knapp hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben dürften. Dämpfend können hier insbesondere im ersten Halbjahr 2022 die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs wirken.
- Für den amerikanischen Landverkehr wird davon ausgegangen, dass die derzeitigen Bedingungen auch 2022 anhalten werden. Alle Indikatoren deuten auf eine anhaltende Kapazitätsknappheit im Lkw-Verkehr hin, wobei die Spediteure ihre Raten anheben und bei der Auftragsvergabe viel selektiver vorgehen werden. Der Spotmarkt wird höchstwahrscheinlich zumindest im ersten Halbjahr 2022 stärker wachsen als der Vertragsmarkt, da die Spediteure die hohen Raten ausnutzen werden, bevor sie sich längerfristig binden.
- Der innerasiatische Landverkehr wird von der Erholung der Wirtschaft nach Überwindung der Corona-Pandemie profitieren.
- Die weitere langsame Wiederaufnahme von (Flug-)Reisetätigkeiten dürfte in 2022 noch nicht ausreichen, um über steigende Frachtkapazitäten die derzeit extrem hohen Luftfrachtraten spürbar zu senken. Zu groß bleiben die Unsicherheiten und die Reiseeinschränkungen durch die Corona-Pandemie. Auch die anhaltenden Kapazitätsengpässe in der Seefracht werden weiterhin zu einer angespannten Auftragslage im Luftverkehr führen. Entwicklungen aus politischen Entscheidungen heraus können das Marktgeschehen zusätzlich beeinflussen, z.B. weitere Sanktionen gegen Russland.
- Die Aussichten für den globalen Seefrachtmarkt sind zum einen stark abhängig davon, wie die weiter bestehenden und infolge kurzfristiger coronabedingter Beschränkungen neu hinzukommenden Staus der Containerschiffe in den Häfen abgebaut werden können. Solange die Nachfrage nach Transportraum die Kapazitäten übersteigt, wird eine kurzfristige Erholung der Raten nicht erwartet.



- Der Kontraktlogistikmarkt erwartet für 2022 ein verhaltenes Wachstum. Der asiatisch-pazifische und der amerikanische Markt werden weiterhin im einstelligen Bereich wachsen, für den europäischen Markt wird eine Erholung zurück auf das Vor-Corona-Niveau erwartet.
- In den Bereichen E-Commerce, Gesundheitswesen und Elektronik erwarten wir eine solide Geschäftsentwicklung, während der Automobilmarkt weiter unter den negativen Auswirkungen der Versorgungsengpässe bei Chips zu leiden haben wird. Risiken resultieren weiterhin aus der unvorhersehbaren Entwicklung der Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die globale Makroökonomie sowie aus den zunehmenden Herausforderungen in den Bereichen der hohen Inflation, des Immobilienmarktes und des Arbeitsmarktes.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage wird 2022 eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben einer weiteren Entspannung nach der Corona-Pandemie führen die Angebotsausweitungen im Zuge der Fernverkehrsoffensive zu einem steigenden Absatzniveau. Die Nachfragesteigerung im Nahverkehr ist v.a. auf die geringere Basis aufgrund von Sonderereignissen 2021 (Hochwasser, Streiks) zurückzuführen. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds ein Mengenwachstum erwartet.

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2022 weiter stabilisieren und den positiven Trend der Jahre vor 2020 fortsetzen. Der Anteil konzernexterner Bahnen an den Stationshalten wird weiter steigen.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten sich 2022 infolge einer moderaten Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie nur langsam stabilisieren und leicht über dem Niveau von 2021 liegen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir trotz der Unsicherheiten aus dem Ukraine-Krieg für das erste Halbjahr 2022 insgesamt nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Es besteht aber in vielen Märkten weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starren Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Chips und Rohstoffen (wie Eisenerz) zu rechnen. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv. Die Lage am Gasmarkt wird extrem angespannt bleiben. Aufgrund der aktuellen Entwicklung im Russland-Ukraine-Konflikt dürfte es zu einem weiteren deutlichen Anstieg der Preise für Strom, Kohle und Rohöl kommen. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO_2-Zertifikate) sollte in den nächsten Monaten wenig Spielraum für sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der europäischen Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung wird sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt spricht die Marktsituation auch in den ersten Monaten 2022 für hohe Strompreise. Die Spotpreise werden hier noch deutlich mehr als in den Vorjahren von Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Bei den Rohölpreisen ist zunächst ebenfalls mit keiner Entspannung zu rechnen. Hinzu kommt, dass mit einem Abflachen der Corona-Pandemie die Nachfrage nach Ölprodukten deutlich ansteigen wird und der Ukraine-Krieg zu Angebotsstörungen führt.

Finanzmärkte

Bei weiter steigenden Inflationsraten dürften die Zinsen weiter steigen. Die Bewegung wird im Euro-Raum durch Gegenmaßnahmen der Europäischen Zentralbank zur Unterstützung der Konjunktur gebremst.

Entwicklung des DB-Konzerns

→ *Fortschritte bei Umsetzung der Strategie Starke Schiene.*
→ *Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.*
→ *Weiterhin hohe Unsicherheit bezüglich Dynamik des Erholungsprozesses im Personenverkehr.*
→ *Ergebnisentwicklung voraussichtlich deutlich über Vorjahresniveau.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2022 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns wird voraussichtlich auch 2022 erheblich durch den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie beeinflusst werden, dessen Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar ist. Die Folgen des Ukraine-Kriegs sind nicht quantifiziert und in diesen Prognosen nicht berücksichtigt. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen höherer Unsicherheit als in früheren Jahren.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2021	2022
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	81,9	~ 130
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.121	~1.400
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	60,3	> 62
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.109	> 1.130
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	77,8	80
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	71,6	72
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	70	67
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	75,2	~ 80
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	94,3	~ 95
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	69,8	~ 72
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland in %	62,4	64
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,8
ROCE in %	- 3,6	> 0
Tilgungsdeckung in %	4,3	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

- Die Erholung der Leistungsentwicklung im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sollte sich 2022 spürbar weiter fortsetzen. Das genaue Ausmaß der Erholung wird dabei ganz wesentlich vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie geprägt werden.
- Für die Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr sowie die Trassennachfrage erwarten wir ebenfalls eine positive Entwicklung.
- Bei DB Cargo erwarten wir wegen der im Laufe des Jahres 2021 deutlich gesunkenen Pünktlichkeit, dass die Kundenzufriedenheitswerte bei der nächsten Messung im März 2022 deutlich niedriger ausfallen werden.
- Für 2022 wird eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwartet. Um diese zu erreichen, werden die 2021 gestarteten Qualitätsmaßnahmen fortgesetzt und intensiviert. Allerdings stehen die Pünktlichkeitsziele aufgrund des weiteren Anstiegs des Verkehrsvolumens und einer anhaltend sehr hohen Bautätigkeit unter Druck.
- Unsere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasintensität des DB-Bahnstroms in Deutschland werden wir durch eine weitere konsequente Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien fortführen.
- 2022 wird die sechste konzernweite Mitarbeitendenbefragung erfolgen, um Trends und Veränderungen zu erkennen und herauszufinden, wo Maßnahmen greifen und wo noch Handlungsbedarf besteht. Wir erwarten hier eine Stabilisierung auf unserem langfristigen Zielniveau.
- Aufgrund der erwarteten deutlichen Verbesserung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed entwickelt sich der ROCE voraussichtlich deutlich positiver.
- Auch die Tilgungsdeckung dürfte sich infolge des erwarteten verbesserten operativen Ergebnisses deutlich steigern.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2021	2022
Umsatz bereinigt	47,3	> 48
EBIT bereinigt	- 1,6	> 0
Brutto-Investitionen	15,4	> 16
Netto-Investitionen	6,3	> 6,5
Fälligkeiten	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	4,9	< 5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,1	> 30

Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns wird auch 2022 ganz wesentlich durch die Dynamik der Fortsetzung der Nachfrageerholung im Personenverkehr geprägt werden. Wir erwarten daher zwar wieder eine deutlich positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung, das Ausmaß ist aber sehr stark mit Unsicherheiten v.a. bezogen auf die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie behaftet. In der Entwicklung des Jahresergebnisses wird sich ein deutlich geringerer Sondereffekt aus coronabedingten Trassenpreisförderungen dämpfend auswirken.

Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn wollen wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inkl. Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern. Die Investitionen werden 2022 voraussichtlich oberhalb des Niveaus von 2021 liegen. Hier machen sich v.a. höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr und DB Regio sowie höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Rahmen der LuFV III 237 bemerkbar.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2022 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. 2022 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zu 2021 zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren Debt-Issuance-Programmen 90 sowie unserem Commercial-Paper-Programm 90. Die garantierten Kreditfazilitäten 90 dienen als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2022 haben wir über DB Finance drei Senioranleihen 164 emittiert. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2022 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch 2022 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine weitere Eigenkapitalmaßnahme des Bundes im Rahmen des Klimaschutzprogramms 47 vorgesehen. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2022 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva mittelfristig zu desinvestieren. Wir gehen davon aus, dass dies nach 2022 erfolgt.

Die Netto-Finanzschulden dürften per 31. Dezember 2022 unter Berücksichtigung der noch höheren Netto-Investitionen und der noch anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie wieder ansteigen. Positiv wird sich dabei gegenläufig auswirken, dass die DB AG auch 2022 keine Dividendenzahlung an den Bund leisten wird.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir auch 2022 selektiv und fokussiert fortführen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2021	2022
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-36,1	-39
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.110	2.200
Recyclingquote in %	96,2	>95

- Aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie insbesondere auf den Personenverkehr sind unsere Erwartungen für die weitere Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 für 2022 gedämpft.
- Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2022 planmäßig fortführen.
- Die Recyclingquote werden wir auch 2022 auf einem hohen Niveau halten.




GOVERNANCE

GRI 102-18

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- **Operative Leistungsbeziehungen** zwischen zwei Gesellschaften, die z.B. im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- **Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung:** Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie z.B. den zentralen Einkauf.
- **Konzernfinanzierung:** Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge:** In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip), d.h., die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden grundsätzlich nicht verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden in aller Regel leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der BNetzA überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

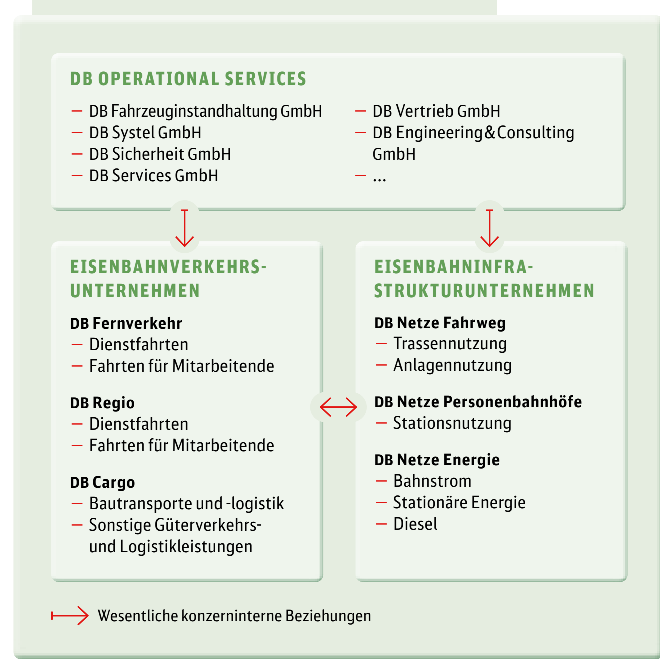
Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

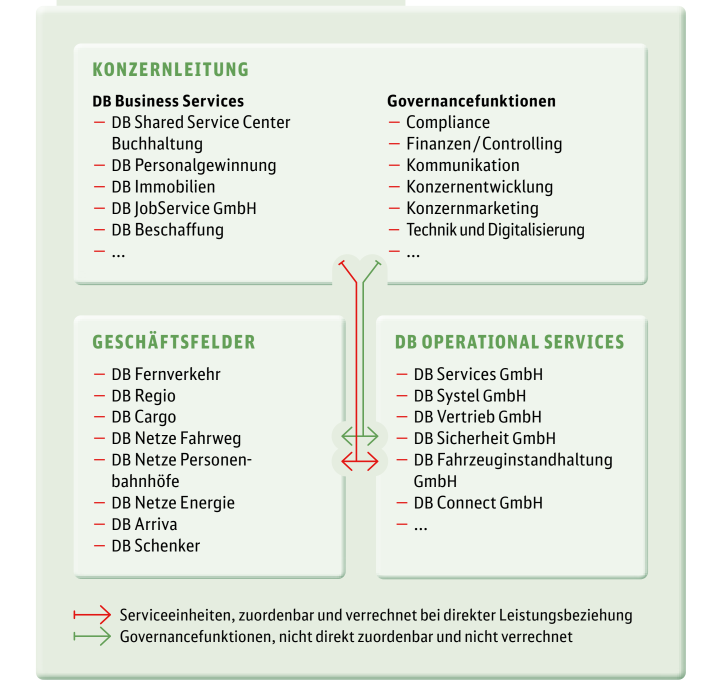
OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (z.B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

KONZERNINTERNE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN AUS INFRASTRUKTURNUTZUNG 2021 / in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	-1.073	-2.273	-368	-2
Nutzung örtlicher Infrastruktur	-32	-51	-142	-3
Stationsnutzung	-114	-598	–	–
Energieverrechnung	-351	-641	-264	-297





LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen werden grundsätzlich nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine Konzernumlage).

Eine Weiterverrechnung der Kosten für die DB Business Services erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern bzw. Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

KONZERNFINANZIERUNG

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und / oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Konzern-Treasury. Die Konditionen werden nach dem At-Arm's-Length-Prinzip marktgerecht festgelegt. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese




keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

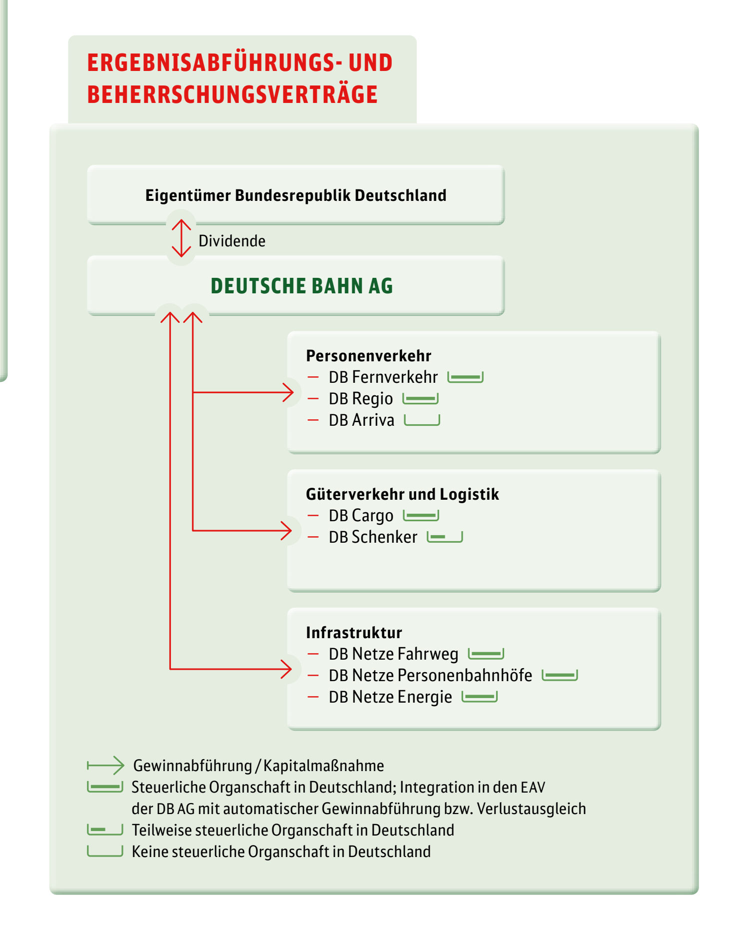
KONZERNFINANZIERUNG

Geldmarkt
Kapitalmarkt
Marktzins
Marktzins
DB Finance
Marktzins
DEUTSCHE BAHN AG
Marktzins + Bonitätsaufschlag
Marktzins
Personenverkehr
– DB Fernverkehr
– DB Regio
– DB Arriva
Infrastruktur
– DB Netze Fahrweg
– DB Netze Personenbahnhöfe
– DB Netze Energie
Güterverkehr und Logistik
– DB Cargo
– DB Schenker

ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche zwischen Gesellschaften in Deutschland sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung bzw. eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.



FINANZFLÜSSE DB AG UND DB-INFRASTRUKTUR-GESELLSCHAFTEN / in Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Insgesamt
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																							
DB Netz AG	–	–	–	–	–	+600	–	–	–	–	+620	–	–	+5	–	–	–	+1.000	–	–	–	+1.125	**+3.350**
DB Station & Service AG	–	–	–	–	–	–	–	+286	–	+28	+111	+14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+1.000	**+1.439**
Insgesamt	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**+600**	**-**	**+286**	**-**	**+28**	**+731**	**+14**	**-**	**+5**	**-**	**-**	**-**	**+1.000**	**-**	**-**	**-**	**+2.125**	**+4.789**
AUS EAV AN DIE (-)/VON DER (+) DB AG																							
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	-146	-338	-768	+44	-307	-197	-66	-217	-81	-280	-390	-509	-402	+23	+139	**-997**
DB Station & Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69	-52	-90	-190	-150	-141	-155	-160	-169	-188	-203	-176	-186	-190	-146	+32	+61	**-1.943**
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44	-111	-106	-18	-91	-38	+38	-62	+37	-39	-51	-35	-59	-12	+3	+66	-126	**-803**
Insgesamt	**+826**	**+179**	**+770**	**+244**	**+81**	**+147**	**+49**	**-342**	**-546**	**-1.009**	**-135**	**-424**	**-419**	**-198**	**-444**	**-335**	**-491**	**-635**	**-711**	**-545**	**+121**	**+74**	**-3.743**
DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND (FÜR VORJAHR)																							
DB AG	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	-500	-525	-525	-200	-700	-850	-600	-450	-650	-650	–	**-5.650**

(+) Mittelzufluss (-) Mittelabfluss



102-16
102-18

Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung mit Beschluss vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Für Konzerne unter einheitlicher Leitung sollen die Organe der Muttergesellschaft die Entsprechenserklärung für die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, zusammen abgeben. Die DB AG entspricht nachfolgend dieser Empfehlung. Die gemeinsame Entsprechenserklärung ist essenzieller Teil des Corporate Governance Berichts, der daher ebenfalls gesamthaft auf Ebene der Konzernmutter erstattet wird.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

I.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 24. März 2021 den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit den nachstehenden Ausnahmen entsprochen wurde.

1. ZIFF. 3.1 S. 1

Eine Musterklausel zur Anwendung des PCGK in der jeweils geltenden Fassung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsverträge bzw. Satzungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

2. ZIFF. 3.2 S. 1 BIS 4

Für einige der Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHs) innerhalb des DB-Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen ggf. nicht wie vom PCGK empfohlen einmal jährlich in Präsenz statt, sondern wurden in Übereinstimmung mit §48 GmbHG im Wege der schriftlichen Beschlussfassung durchgeführt.

Diese Gesellschaften befinden sich in unmittelbarem bzw. mittelbarem alleinigem Anteilsbesitz der DB AG und sind über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in den DB-Konzern eingebunden. Im Konzernverbund wären in den genannten Gesellschaften Präsenz-Bilanzsitzungen mit nur einer als Gesellschaftervertreter anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen deutlich unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z.B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers veranlassten, Mehraufwand verursachen.

3. ZIFF. 4.1.2 ABS. 1

Eine Musterklausel zur Verankerung von Zustimmungsvorbehalten wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsverträge bzw. Satzungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

4. ZIFF. 4.1.3 ABS. 2 S. 1 UND ZIFF. 4.1.3 ABS. 4

Eine vom PCGK für die erfassten Gesellschaften empfohlene kontinuierliche quartalsweise Berichterstattung in analoger Anwendung des §90 AktG wird für 13 GmbHs nicht umgesetzt.

In diesen Gesellschaften wird dies als nicht zielführend erachtet, da die Ausweitung auf einen quartalsweisen Turnus angesichts von Art und Umfang der Geschäftstätigkeit zu keinem Mehrwert bzw. sinnvoller Berichtstiefe für das Kontrollorgan führen würde. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt.

5. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 2

Eine Musterklausel zur Festlegung von Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

6. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 4 UND 5

In den jeweiligen Geschäftsordnungen der vom Anwendungsbereich des PCGK erfassten Gesellschaften ist grundsätzlich geregelt, dass für die Einberufung des Aufsichtsrats unter Mitteilung der Tagesordnungspunkte eine 14-tägige Frist zu wahren ist. Ergänzungen sollten spätestens eine Woche (Nachversand) vor der Sitzung mitgeteilt werden. In begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige Ergänzungen der Tagesordnung oder die Nachreichung von Unterlagen erforderlich sein, damit der Aufsichtsrat auch in Eilfällen kurzfristig informiert werden oder auch entsprechende Entscheidungen treffen kann. Im Berichtszeitraum wurden bei einigen vom PCGK erfassten Gesellschaften in Einzelfällen Unterlagen mit kürzerer als 14-tägiger Frist vorgelegt. Die Gesellschaften sind um möglichst vollumfängliche Einhaltung der genannten Fristen auch weiterhin bemüht.

7. ZIFF. 4.3.2 S. 2

Dem vom PCGK empfohlenen Selbstbehalt für Mitglieder von GmbH-Geschäftsführungen in der D&O-Versicherung in den vom PCGK erfassten Gesellschaften entspricht der DB-Konzern nicht. Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen. Ein Selbstbehalt für GmbH-Geschäftsführer:innen ist gesetzlich nicht vorgegeben und industrieunüblich. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer:innen gibt es daher anders als bei Vorstandsmitgliedern von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, auch kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Das hat zur Folge, dass die jeweiligen Geschäftsführer:innen das wirtschaftliche Risiko eines solchen Selbstbehalts unmittelbar aus eigenen Mitteln bestreiten müssten, ohne es angemessen absichern zu können, weswegen mit entsprechenden Gehaltsnachforderungen zu rechnen wäre. Zudem würde die Etablierung eines entsprechenden Selbstbehalts für GmbH-Geschäftsführer:innen im Alleingang zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil um qualifizierte Führungskräfte für den DB-Konzern führen.

8. ZIFF. 4.3.2 S. 3

Ein Selbstbehalt für die Mitglieder der Überwachungsorgane in der D&O-Versicherung besteht nicht.

Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen, von dem auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.



Ein Selbstbehalt ist grundsätzlich nicht dazu geeignet, die Qualität der Aufsichtsratstätigkeit zu steigern, gleichwohl verringert er die Attraktivität des Aufsichtsratsmandats und erschwert so den Wettbewerb um entsprechend qualifizierte Kandidat:innen, zumal ohnehin vergleichsweise geringe Vergütungen gezahlt werden.

Vom Bund entsandte/auf Veranlassung des Bundes gewählte Vertreter:innen in Überwachungsorganen des DB-Konzerns führen ihre Vergütung angabegemäß zu einem wesentlichen Teil an die Bundeskasse ab, sofern sie nicht gänzlich auf die Vergütung verzichten. Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmendenvertretung führen ihre Vergütung angabegemäß ebenfalls in wesentlichen Teilen ab, hier an die Hans-Böckler-Stiftung. DB-Führungskräfte, die Aufsichtsratsmandate im DB-Konzern wahrnehmen, erhalten keine gesonderte Vergütung für DB-konzerninterne Aufsichtsratsmandate. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Mitglieder der Überwachungsorgane an Risiken aus Organhaftungssachverhalten mit zu beteiligen.

9. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, weitgehend entsprochen bzw. dies dort, wo es noch nicht der Fall war, 2021 realisiert.

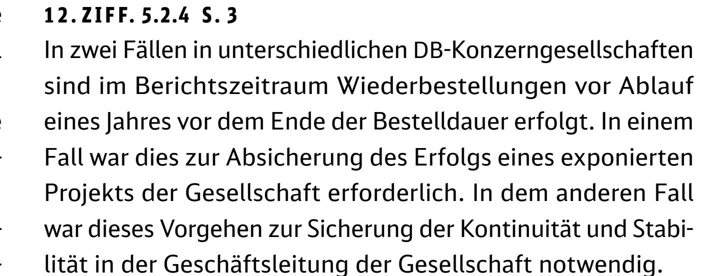
Einzelne hierfür erforderliche Reorganisationsprozesse in wenigen der vom PCGK erfassten Gesellschaften waren zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts noch nicht vollständig abgeschlossen, sodass dieser Empfehlung ggf. noch nicht vollumfänglich entsprochen wird.

10. ZIFF. 5.2.2 S. 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurden hier im Berichtszeitraum ein Standardverfahren/Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren entwickelt, die künftig zur Anwendung kommen werden. 2021 kamen diese noch nicht vollumfänglich zur Anwendung.

11. ZIFF. 5.2.4 S. 2

In einem Fall wurde ein Geschäftsführer einer vom PCGK erfassten DB-Konzerngesellschaft im Rahmen der Erstbestellung bereits auf fünf Jahre bestellt. Die Überschreitung der empfohlenen Erstbestelldauer von drei Jahren war zur Absicherung des Erfolgs eines exponierten Projekts der Gesellschaft erforderlich.



12. ZIFF. 5.2.4 S. 3

In zwei Fällen in unterschiedlichen DB-Konzerngesellschaften sind im Berichtszeitraum Wiederbestellungen vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer erfolgt. In einem Fall war dies zur Absicherung des Erfolgs eines exponierten Projekts der Gesellschaft erforderlich. In dem anderen Fall war dieses Vorgehen zur Sicherung der Kontinuität und Stabilität in der Geschäftsleitung der Gesellschaft notwendig.

13. ZIFF. 5.2.5

Eine Musterklausel für die Festlegung einer an den gesetzlichen Vorgaben zur Altersrente ausgerichteten Altersgrenze für Mitglieder der Geschäftsleitung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Geschäftsordnungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

14. ZIFF. 5.3.1 S. 1 BIS 3

Die Vergütungssystematik im DB-Konzern soll ab dem Geschäftsjahr 2022 methodisch neu gefasst werden. Die vorgesehene Methodik erfüllt die Anforderungen des PCGK. Entsprechende Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien standen zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts teilweise noch aus.

15. ZIFF. 5.3.2 ABS. 1 UND 2

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.2 S. 1 und 2 des PCGK, nach denen die Vergütung der Geschäftsleitungen durch das zuständige Unternehmensorgan zu beschließen ist, wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

16. ZIFF. 5.3.2 ABS.5

Der Empfehlung zur Etablierung von Malus-Clawback-Klauseln in den Anstellungsverträgen der Mitglieder der Geschäftsleitung beabsichtigt die DB AG zu entsprechen. Diese Empfehlung wird vorwiegend im Kontext von Neu- und Wiederbestellungen in die vertraglichen Regelungen integriert. Eine flächendeckende Entsprechung dieser Empfehlung in den vom PCGK erfassten Unternehmen wird demnach erst über einen mehrjährigen Zeitraum erreicht werden.

17. ZIFF. 5.3.3 UND 5.3.4

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.3 und 5.3.4 des PCGK in Bezug auf die Festlegung variabler Vergütungskomponenten durch das zuständige Unternehmensorgan wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen, da die Ziele in diesen Fällen mit der Konzernleitung vereinbart werden. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

Die variable Vergütung / Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern soll ab dem Geschäftsjahr 2022 methodisch neu gefasst werden. Die vorgesehene Methodik erfüllt die Anforderungen des PCGK. Entsprechende Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien standen zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts teilweise noch aus.

18. ZIFF. 5.4.3 S. 2 UND 3 UND ZIFF. 5.4.4

Eine entsprechende Musterklausel wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

19. ZIFF. 6.1.1 ABS. 1

Der Empfehlung des PCGK, ein Überwachungsorgan im Gesellschaftsvertrag auch dort zu verankern, wo dies nicht ohnehin gesetzlich vorgesehen ist, entspricht der DB-Konzern im Falle der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH nicht. Im Jahr 2013 bestand zwischen Vorstand und Aufsichtsrat Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21 / Wendlingen–Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus Fachexperten einzurichten. Dem Beirat der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH kommen keine Aufgaben, Rechte und Pflichten i.S.d. Aktienrechts zu. Der Beiratsvorsitzende bringt die Positionen des Gremiums jedoch regelmäßig in die Beratungen des Aufsichtsrats der DB AG zum Projekt Stuttgart 21 ein. Zudem erfolgt eine regelmäßige, unabhängige Begleitung und quartalsweise Berichterstattung durch die Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) und das Ingenieurbüro Emch + Berger zum Projektstatus im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss der DB AG. Die Einrichtung eines gesonderten Aufsichtsrats für die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH ist daher auch weiterhin nicht beabsichtigt.

20. ZIFF. 6.1.2

Ein Musterdokument für eine Geschäftsordnung des Überwachungsorgans wurde entwickelt und soll, wo noch nicht vorhanden, zeitnah etabliert werden. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

21. ZIFF. 6.1.7

Die Streichung entsprechender Delegationsklauseln aus den Gesellschaftsdokumenten ist vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

22. ZIFF. 6.1.9

Eine Musterklausel zur Effizienz- und Qualitätsprüfung der Tätigkeit des Überwachungsorgans wurde entwickelt und, wo bislang noch nicht vorhanden, zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

23. ZIFF. 6.2.2

Eine Musterklausel für die Festlegung einer angemessenen und den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Altersgrenze für Mitglieder des Überwachungsorgans wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.





24. ZIFF. 6.5 ABS. 1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht der DB-Konzern nicht bei allen Gesellschaften. Ein geringerer Sitzungsturnus hat sich insbesondere bei kleineren Gesellschaften nach Einschätzung der DB AG bewährt und stellt – vor dem Hintergrund der Größe der Gesellschaften und der im Vergleich zu großen Gesellschaften geringeren Vielfalt an Themen bzw. berichtenswerten Geschäftsvorfällen – ebenfalls eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Eine Mehrung der Sitzungen und damit des administrativen Aufwands ohne wesentlichen Mehrwert wäre aus Sicht der betroffenen Unternehmen unverhältnismäßig.

25. ZIFF. 6.5 ABS. 2

Umlaufbeschlüsse wurden bislang in gesonderter Beschlussfeststellung dokumentiert. Eine zusätzliche Berücksichtigung in der Niederschrift der darauffolgenden Sitzung des Überwachungsorgans wurde im Berichtszeitraum veranlasst und wird sukzessive umgesetzt. Für das Jahr 2021 ist dies noch nicht flächendeckend erfolgt.

26. ZIFF. 7.2.1 UND 7.2.2

Der Empfehlung, die Vergütung der Organe der vom PCGK erfassten Tochtergesellschaften individualisiert im Corporate Governance Bericht offenzulegen, folgt die DB AG nicht.

Eine Veröffentlichung der Vergütungen der jeweiligen Mitglieder der Geschäftsleitungen wäre, insbesondere ohne deren Einwilligung, in Bezug auf den Datenschutz bedenklich. Entsprechende Einwilligungen sind für die Mitglieder der Geschäftsleitungen mit Ausnahme des DB-Konzernvorstands vertraglich derzeit nicht vereinbart.

27. ZIFF. 8.2.1 S.3

Bei einer Gesellschaft wurde dieser Empfehlung im Berichtsjahr nicht entsprochen.

II.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK 2020 mit den vorgenannten Ausnahmen grundsätzlich entsprechen werden.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG 248 ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat in seiner Sitzung am 15. Juni 2021 Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten für den Zeitraum vom 15. September 2021 bis zum 14. September 2024 zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das Vorstandsressort Digitalisierung und Technik der DB AG bestellt. Sie folgt damit auf Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke, die ihr Mandat zum 31. Mai 2021 niedergelegt hat.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren.

Frau Dr. Sigrid Nikutta hat, dieser Regelung entsprechend, mit Beginn ihrer Vorstandstätigkeit die Gremien darüber informiert, dass eine verwandtschaftliche Beziehung zu einem Geschäftsführungsmitglied eines Schienenfahrzeugherstellers besteht. Zur Vermeidung etwaiger Interessenkonflikte hat sie demgemäß an Beschaffungsvorgängen mit diesem Schienenfahrzeughersteller nicht mitgewirkt. Durch einen Wechsel in der Geschäftsführung des Schienenfahrzeugherstellers wurde der potenzielle Interessenkonflikt im Berichtszeitraum aufgelöst.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

In der laufenden Amtsperiode hat Frau Dr. Tamara Zieschang ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 16. September 2021 niedergelegt. Als ihr Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2021 Herr Enak Ferlemann (MdB; Parlamentarischer Staatssekretär a. D.) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Der Aufsichtsratsvorsitzende steht mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse 250 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse 29f. im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

FRAUENANTEIL IN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören gegenwärtig sechs Frauen (30,0 %) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2022 zu erreichende Zielgröße von 30 % festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2021 und gehören auch derzeit zwei Frauen (28,6 %) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2022 eine Zielgröße von 30 % festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DB AG soll bis zum 31. Dezember 2024 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 31,7% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 40,2% erreicht werden.

Zum 31. Dezember 2021 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 23,8% realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene konnten 33,3% erreicht werden.

Der DB-Konzern bekennt sich zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und hat auf Basis des Gesetzes für alle betroffenen Tochtergesellschaften über alle Ebenen (Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene) eine gesamthafte Zielgröße von 30% Frauen in Führung bis zum 31. Dezember 2024 beschlossen.

Zu den Diversity- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns wird ergänzend auf die umfassenden Erläuterungen im nichtfinanziellen Teil des Integrierten Berichts verwiesen.

TRANSPARENZ

Auf unserer Internetseite stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

TCFD RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des §91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst u.a. das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie die Prozessverbesserung.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 24. März 2021 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.



EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die letzte Effizienzprüfung fand im Geschäftsjahr 2021 statt.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

TCFD

Das Vergütungssystem des Vorstands

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder erfolgte im Geschäftsjahr 2021.

VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

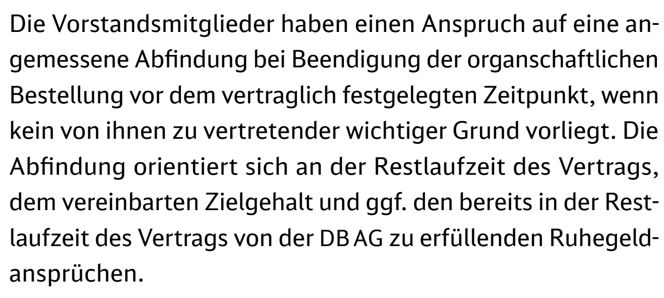
Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat eine methodische Modifikation der Short-Term-Incentivee-(STI-)Methodik verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2022 zur Anwendung kommt. Diese soll im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn, soweit möglich, auch ab 2022 auf weitere Konzerntöchter und Führungsebenen Anwendung finden.

Im Fokus des Long-term Incentives (LTI) für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des LTI-Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 200 % liegen. Der Anspruch aus der LTI-Zusage ist vererblich.





Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und ggf. den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i.S.d. §626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die Vergütungssystematik für leitende Angestellte zielt v.a. auf eine enge Kopplung der Vergütung an den nachhaltigen Unternehmenserfolg i.S.d. Geschäftserfolgs des Systemverbunds Bahn und des DB-Konzerns sowie die Ausrichtung aller Bereiche auf dieses Ziel.

Die Jahrestantieme für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmenden im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen werden dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann ggf. nachgelagert zu der Aufsichtsratssitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

Für die DB Netz AG gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der DB Netz AG noch stärker in den Blick nehmen.

Die im Dezember 2021 vom Aufsichtsrat der DB AG für den Vorstand verabschiedete modifizierte STI-Methodik für 2022 soll im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn, soweit möglich, auch ab 2022 auf weitere Konzerntöchter und Führungsebenen Anwendung finden.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hatte für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Im Vorjahr wurde, im Einklang mit den Vorgaben des PCGK 2020, die Regelung dergestalt modifiziert, dass dem Vorstand keine Mitglieder angehören sollen, die die Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung überschritten haben. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die bereits vor 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder haben spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet.

Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder u.a. Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

Vorstand DB AG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS / in T €	Feste Vergütung	Variable Vergütung: kurzfristig [1), 2)]	Variable Vergütung: langfristige Auszahlung [2)]	Variable Vergütung: Rückstellung [3)]	Sonstiges [4)]	Insgesamt [5)]
AM 31.12.2021 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Richard Lutz	900	–	–	495	11	**911**
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	118	–	–	22	6	**124**
Dr. Levin Holle	400	–	–	144	15	**415**
Berthold Huber	650	–	–	315	12	**662**
Dr. Sigrid Nikutta	400	–	–	150	9	**409**
Ronald Pofalla	650	–	–	315	12	**662**
Martin Seiler	650	–	–	255	9	**659**
Insgesamt	**3.768**	**–**	**–**	**1.696**	**75**	**3.843**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Prof. Dr. Sabina Jeschke	271	–	–	198	15	**286**
Insgesamt	**4.039**	**–**	**–**	**1.894**	**90**	**4.129**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1)] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.
[2)] Alle Vorstandsmitglieder haben auf ihre variablen Vergütungsbestandteile für 2021 verzichtet.
[3)] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung / -auflösung der Long-term Incentives (LTI).
[4)] Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.
[5)] Summe ohne langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i.H.v. 1.880 T € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN / in T €	2021
AM 31.12.2021 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	390
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	58
Dr. Levin Holle	183
Berthold Huber	685
Dr. Sigrid Nikutta	177
Ronald Pofalla	0
Martin Seiler	275
Insgesamt	**1.768**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Prof. Dr. Sabina Jeschke	112
Insgesamt	**1.880**

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder 239 sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 30. März 2022 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2021				
GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS / in T €	**feste Vergütung**	**variable Vergütung** [1]	**Sitzungsgeld**	**Nebenleistungen**	**Insgesamt**
AM 31.12.2021 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [2]					
Michael Odenwald	70,0	45,5	4,5	0,9	**120,9**
Klaus-Dieter Hommel	40,0	26,0	3,8	6,4	**76,1**
Jürgen Beuttler	20,0	13,0	1,5	–	**34,5**
Martin Burkert	20,0	13,0	3,0	–	**36,0**
Enak Ferlemann [3]	–	–	–	–	**–**
Werner Gatzer	20,0	13,0	2,5	–	**35,5**
Dr. Ingrid Hengster	20,0	13,0	1,3	6,4	**40,6**
Jörg Hensel	25,0	16,3	2,8	0,9	**44,9**
Cosima Ingenschay	25,0	16,3	2,8	–	**44,0**
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	13,0	1,5	6,2	**40,7**
Jürgen Knörzer	20,0	13,0	1,5	6,2	**40,7**
Kirsten Lühmann	20,0	13,0	1,5	0,9	**35,4**
Heike Moll	20,0	13,0	1,3	6,4	**40,6**
Dr. Immo Querner	40,0	26,0	2,8	6,4	**75,1**
Mario Reiß	20,0	13,0	1,3	–	**34,3**
Eckhardt Rehberg	20,0	13,0	1,3	–	**34,3**
Christian Schmidt	20,0	13,0	1,5	0,9	**35,4**
Jens Schwarz	30,0	19,5	4,3	6,2	**60,0**
Veit Sobek	20,0	13,0	1,5	6,4	**40,9**
Elisabeth Winkelmeier-Becker [3]	–	–	–	–	**–**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [2]					
Dr. Tamara Zieschang	26,3	17,1	4,5	–	**47,8**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					**92,4**
Insgesamt					**1.010**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
[1] Alle Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende variable Vergütung für 2021 verzichtet.
[2] Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
[3] Frau Winkelmeier-Becker und Herr Ferlemann haben auf die ihnen für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Querverweise im Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Querverweise auf weiterführende Informationen, die nicht Teil dieses Lageberichts sind. Die entsprechenden Stellen sind im Bericht mit dem Symbol **Begriff** gekennzeichnet und sind nicht Gegenstand des Lageberichts.



KONZERN-ABSCHLUSS







KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

GRI 201-1

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(1)	47.075	39.901
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	3.884	3.564
Gesamtleistung		50.959	43.465
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	5.901	3.439
Materialaufwand	(4)	-28.419	-22.757
Personalaufwand	(5)	-19.219	-18.297
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(6)	-3.804	-5.372
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-5.716	-5.235
Operatives Ergebnis (EBIT)		**-298**	**-4.757**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	-10	-21
Zinsergebnis	(9)	-528	-615
Übriges Finanzergebnis	(10)	48	-91
Finanzergebnis		**-490**	**-727**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**-788**	**-5.484**
Ertragsteuern	(11)	-123	-223
Jahresergebnis		**-911**	**-5.707**
Jahresergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		-946	-5.710
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		26	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		9	-23
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		-2,20	-13,28
verwässert		-2,20	-13,28

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Jahresergebnis	-911	-5.707
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.482	-1.067
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1.482	-1.067
Änderung aus Währungsumrechnung	101	-173
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere / Reklassifizierungen Cashflow-Hedges	0	1
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	91	-23
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	3	–
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	195	-195
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	**1.677**	**-1.262**
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-51	-21
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**-51**	**-21**
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-7	1
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**-7**	**1**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	**1.619**	**-1.282**
Gesamtergebnis	**708**	**-6.989**
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	674	-6.987
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	8	-28




102-7

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	50.100	47.704
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	2.387	2.290
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	461	458
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	99	57
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	1.441	1.140
Derivative Finanzinstrumente	(21)	356	151
Aktive latente Steuern	(16)	1.305	1.164
		56.149	**52.964**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	2.155	1.937
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	6.476	4.849
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	2.358	2.205
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	63	55
Derivative Finanzinstrumente	(21)	50	13
Flüssige Mittel	(22)	4.591	3.411
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	0
		15.694	**12.471**
Bilanzsumme		**71.843**	**65.435**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	978	-3.316
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	5.357	6.302
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		**8.485**	**5.136**
Nicht beherrschende Anteile	(27)	134	132
Hybridkapital	(27)	2.002	2.002
		10.621	**7.270**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	30.322	27.070
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	341	734
Derivative Finanzinstrumente	(21)	200	319
Pensionsverpflichtungen	(31)	5.031	6.517
Sonstige Rückstellungen	(32)	3.163	2.576
Passive Abgrenzungen	(33)	406	316
Passive latente Steuern	(16)	168	154
		39.631	**37.686**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	4.164	6.254
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	8.097	6.312
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.883	3.308
Ertragsteuerschulden	(30)	252	191
Derivative Finanzinstrumente	(21)	19	60
Sonstige Rückstellungen	(32)	4.333	3.465
Passive Abgrenzungen	(33)	843	889
		21.591	**20.479**
Bilanzsumme		**71.843**	**65.435**



KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Ergebnis vor Steuern		- 788	- 5.484
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.804	5.372
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		- 32	56
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		123	96
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		- 4	- 1
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		0	- 3
Zins- und Dividendenerträge		- 57	- 115
Zinsaufwendungen		583	729
Fremdwährungsergebnis		- 27	25
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		10	21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge [1]		2.786	2.233
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 2.372	- 831
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		616	- 29
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.642	2.069
Erhaltene Zinsen		40	28
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		- 3	0
Gezahlte Zinsen		- 524	- 519
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		- 255	- 158
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		**3.900**	**1.420**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		213	228
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 14.182	- 13.284
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		9.045	8.516
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 43	- 48
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte		82	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		- 185	- 24
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		0	4
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		- 45	- 40
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		- 1	- 1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**- 5.116**	**- 4.649**
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		2.675	-
Auszahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-	- 2
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-	- 650
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		- 33	- 27
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		- 1.164	- 995
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten		- 25	-
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		4.860	5.327
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		- 1.832	- 2.078
Einzahlungen aus der Aufnahme von zinslosen Darlehen der öffentlichen Hand		0	8
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes		- 157	- 163
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper [2]		187	2.795
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper [2]		- 2.202	- 1.509
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**2.309**	**2.706**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		**1.093**	**- 523**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	3.411	3.993
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		-	4
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		87	- 63
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**(22)**	**4.591**	**3.411**

[1] Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.
[2] Einschließlich der Veränderung von kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere	Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: **Summe**	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2020	2.150	6.310	94	1	-149	-2.843	-13	**3.400**	7.225	**12.775**	1.997	155	**14.927**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	10	**10**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	-1	**-1**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	-650	**-650**	-21	-6	**-677**
± Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	-5.439	–	–	–	–	–	**-5.439**	5.439	**–**	–	–	**–**
± Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	0	**0**	-2	**-2**	–	2	**0**
± Gesamtergebnis	–	0	-169	1	-22	-1.087	–	**-1.277**	-5.710	**-6.987**	26	-28	**-6.989**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	-5.710	**-5.710**	26	-23	**-5.707**
davon Währungsänderungen	–	–	-169	–	–	–	–	**-169**	–	**-169**	–	-4	**-173**
davon latente Steuern	–	–	–	–	1	-21	–	**-20**	–	**-20**	–	–	**-20**
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	–	–	–	1	-23	–	–	**-22**	–	**-22**	–	–	**-22**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	-1.066	–	**-1.066**	–	**-1.066**	–	-1	**-1.067**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
Stand per 31.12.2020	**2.150**	**871**	**-75**	**2**	**-171**	**-3.930**	**-13**	**-3.316**	**6.302**	**5.136**	**2.002**	**132**	**7.270**

GRI 201-1

in Mio. €	**Gezeichnetes Kapital**	**Rücklagen: Kapitalrücklage**	**Rücklagen: Währungsumrechnung**	**Rücklagen: Marktbewertung Wertpapiere**	**Rücklagen: Marktbewertung Cashflow-Hedges**	**Rücklagen: Neubewertung Pensionen**	**Rücklagen: sonstige Veränderungen**	**Rücklagen: Summe**	**Erwirtschaftete Ergebnisse**	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	**Hybridkapital**	**Nicht beherrschende Anteile**	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2021	2.150	871	-75	2	-171	-3.930	-13	**-3.316**	6.302	**5.136**	2.002	132	**7.270**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	2.675	–	–	–	–	–	**2.675**	–	**2.675**	–	1	**2.676**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	-26	-7	**-33**
± Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
± Übrige Veränderungen	–	–	-2	–	–	–	1	**-1**	1	**–**	–	0	**0**
± Gesamtergebnis	–	–	102	3	84	1.431	–	**1.620**	-946	**674**	26	8	**708**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	-946	**-946**	26	9	**-911**
davon Währungsänderungen	–	–	102	–	–	–	–	**102**	–	**102**	–	-1	**101**
davon latente Steuern	–	–	–	–	-7	-51	–	**-58**	–	**-58**	–	–	**-58**
davon Marktbewertung / Reklassifizierung	–	–	–	0	91	–	–	**91**	–	**91**	–	–	**91**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	1.482	–	**1.482**	–	**1.482**	–	–	**1.482**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	3	–	–	–	**3**	–	**3**	–	–	**3**
Stand per 31.12.2021	**2.150**	**3.546**	**25**	**5**	**-87**	**-2.499**	**-12**	**978**	**5.357**	**8.485**	**2.002**	**134**	**10.621**





KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. BZW. PER 31.12. / in Mio. €	DB Fernverkehr 2021	DB Fernverkehr 2020	DB Regio 2021	DB Regio 2020	DB Cargo 2021	DB Cargo 2020	DB Netze Fahrweg 2021	DB Netze Fahrweg 2020	DB Netze Personenbahnhöfe 2021	DB Netze Personenbahnhöfe 2020	DB Netze Energie 2021	DB Netze Energie 2020
Externe Umsatzerlöse	2.792	2.753	7.929	7.553	4.195	3.854	1.975	1.808	520	525	1.808	1.297
Interne Umsatzerlöse	119	126	114	109	292	265	4.009	3.852	765	733	1.558	1.427
Umsatzerlöse	2.911	2.879	8.043	7.662	4.487	4.119	5.984	5.660	1.285	1.258	3.366	2.724
Externe übrige Erträge	196	140	814	850	497	386	801	713	258	160	60	36
Interne übrige Erträge	72	68	107	114	37	45	239	265	35	30	44	40
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	9	15	54	47	30	40	1.372	1.192	112	89	28	24
Erträge	3.188	3.102	9.018	8.673	5.051	4.590	8.396	7.830	1.690	1.537	3.498	2.824
Materialaufwand	- 2.810	- 2.711	- 5.662	- 5.394	- 2.675	- 2.527	- 2.498	- 2.155	- 809	- 691	- 2.973	- 2.468
Personalaufwand	- 1.199	- 1.119	- 2.261	- 2.172	- 1.845	- 1.771	- 3.498	- 3.306	- 444	- 401	- 145	- 134
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 613	- 609	- 877	- 923	- 631	- 613	- 1.390	- 1.283	- 277	- 274	- 126	- 131
EBITDA	**- 1.434**	**- 1.337**	**218**	**184**	**- 100**	**- 321**	**1.010**	**1.086**	**160**	**171**	**254**	**91**
Planmäßige Abschreibungen [2]	- 356	- 344	- 634	- 631	- 378	- 363	- 690	- 685	- 159	- 147	- 84	- 84
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen [2]	–	–	- 1	- 4	- 3	- 44	14	8	0	–	- 1	- 2
EBIT (operatives Ergebnis)	**- 1.790**	**- 1.681**	**- 417**	**- 451**	**- 481**	**- 728**	**334**	**409**	**1**	**24**	**169**	**5**
Operativer Zinssaldo [3]	- 29	- 19	- 42	- 46	- 57	- 58	- 109	- 143	- 37	- 31	- 13	- 16
Operatives Ergebnis nach Zinsen [3]	**- 1.819**	**- 1.700**	**- 459**	**- 497**	**- 538**	**- 786**	**225**	**266**	**- 36**	**- 7**	**156**	**- 11**
Sachanlagen	6.584	5.456	6.076	6.296	3.112	3.037	21.788	20.676	3.602	3.476	1.133	1.144
+ Immaterielle Vermögenswerte	56	48	57	37	198	185	199	160	63	48	4	10
davon Goodwill	0	0	5	6	1	1	12	–	–	–	–	–
+ Vorräte	181	172	558	527	195	188	229	229	0	0	182	104
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen [4]	26	37	992	727	507	456	137	153	37	71	205	112
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) [4]	131	125	1.004	964	181	190	590	453	44	51	170	159
− Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben [4]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
+ Forderungen aus Ertragsteuern	–	–	0	1	2	2	0	–	–	–	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte [4]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen [4]	- 371	- 299	- 885	- 967	- 429	- 407	- 919	- 666	- 88	- 96	- 421	- 422
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten [4]	- 167	- 244	- 843	- 894	- 222	- 219	- 694	- 613	- 182	- 241	- 61	- 44
− Ertragsteuerschulden	0	0	- 1	- 1	- 4	- 2	–	–	- 1	0	–	–
− Sonstige Rückstellungen	- 28	- 31	- 2.693	- 2.200	- 173	- 197	- 959	- 482	- 37	- 41	- 33	- 28
− Passive Abgrenzungen	- 407	- 385	- 241	- 110	- 14	- 5	- 170	- 238	- 100	- 104	- 1	- 1
− Abgegrenzte Verbindlichkeiten [4]	- 69	- 74	- 164	- 158	- 184	- 172	- 232	- 235	- 17	- 15	- 9	- 8
Capital Employed [5]	**5.936**	**4.805**	**3.860**	**4.222**	**3.169**	**3.056**	**19.969**	**19.437**	**3.321**	**3.149**	**1.169**	**1.026**
Netto-Finanzschulden	3.325	2.335	1.157	1.623	2.530	2.503	9.718	10.454	746	1.600	773	608
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	1	5	4	34	33	2	2	0	0	–	0
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	3	4	1	1	–	–	–	0
Brutto-Investitionen	1.507	1.290	480	434	525	452	9.349	8.480	1.380	1.338	340	273
Erhaltene Investitionszuschüsse	–	- 40	- 25	- 16	- 28	- 14	- 7.611	- 7.117	- 1.083	- 1.085	- 274	- 222
Netto-Investitionen	**1.507**	**1.250**	**455**	**418**	**497**	**438**	**1.738**	**1.363**	**297**	**253**	**66**	**51**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	–	–	–	–	–	16	27	1	–	–	–	–
Mitarbeitende [6]	18.790	18.794	37.220	37.159	30.057	30.052	51.290	50.330	6.811	6.525	1.900	1.861

[1] Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.
[2] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.
[3] Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.
[4] Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.
[5] Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.
[6] Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		**Systemverbund Bahn**		DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige		**DB-Konzern bereinigt**		Überleitung [1]		**DB-Konzern**	
2021	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**	**2021**	2020	**2021**	**2020**
593	523	–	–	**19.812**	**18.313**	4.067	3.988	23.371	17.601	–	–	**47.250**	**39.902**	-175	-1	**47.075**	**39.901**
5.092	4.852	-11.741	-11.166	**208**	**198**	2	2	72	70	-282	-270	**–**	**–**	–	–	**–**	**–**
5.685	5.375	-11.741	-11.166	**20.020**	**18.511**	4.069	3.990	23.443	17.671	-282	-270	**47.250**	**39.902**	-175	-1	**47.075**	**39.901**
447	450	–	–	**3.073**	**2.735**	431	395	220	261	-2	–	**3.722**	**3.391**	2.179	48	**5.901**	**3.439**
1.331	1.270	-1.825	-1.760	**40**	**72**	0	1	10	10	-50	-83	**–**	**–**	–	–	**–**	**–**
916	822	1.341	1.306	**3.862**	**3.535**	6	9	7	5	9	15	**3.884**	**3.564**	–	–	**3.884**	**3.564**
8.379	7.917	-12.225	-11.620	**26.995**	**24.853**	4.506	4.395	23.680	17.947	-325	-338	**54.856**	**46.857**	2.004	47	**56.860**	**46.904**
-3.107	-3.132	9.652	9.205	**-10.882**	**-9.873**	-1.445	-1.430	-16.297	-11.579	225	199	**-28.399**	**-22.683**	-20	-74	**-28.419**	**-22.757**
-3.898	-3.718	–	–	**-13.290**	**-12.621**	-2.139	-2.109	-3.697	-3.437	–	–	**-19.126**	**-18.167**	-93	-130	**-19.219**	**-18.297**
-1.261	-1.165	2.435	2.293	**-2.740**	**-2.705**	-563	-805	-1.841	-1.624	100	129	**-5.044**	**-5.005**	-672	-230	**-5.716**	**-5.235**
113	**-98**	**-138**	**-122**	**83**	**-346**	**359**	**51**	**1.845**	**1.307**	**–**	**-10**	**2.287**	**1.002**	**1.219**	**-387**	**3.506**	**615**
-583	-551	65	59	**-2.819**	**-2.746**	-432	-446	-592	-586	2	2	**-3.841**	**-3.776**	-40	-52	**-3.881**	**-3.828**
-2	-41	–	–	**7**	**-83**	–	-36	-5	-10	–	–	**2**	**-129**	75	-1.415	**77**	**-1.544**
-472	**-690**	**-73**	**-63**	**-2.729**	**-3.175**	**-73**	**-431**	**1.248**	**711**	**2**	**-8**	**-1.552**	**-2.903**	**1.254**	**-1.854**	**-298**	**-4.757**
-89	-133	–	–	**-376**	**-446**	-31	-37	-57	-58	–	–	**-464**	**-541**	–	–	**–**	**–**
-561	**-823**	**-73**	**-63**	**-3.105**	**-3.621**	**-104**	**-468**	**1.191**	**653**	**2**	**-8**	**-2.016**	**-3.444**	**–**	**–**	**–**	**–**
3.154	3.026	-884	-840	**44.565**	**42.271**	2.343	2.518	3.212	2.938	-20	-23	**50.100**	**47.704**	–	–	**50.100**	**47.704**
296	288	-69	-52	**804**	**724**	180	215	1.405	1.352	-2	-1	**2.387**	**2.290**	–	–	**2.387**	**2.290**
28	27	–	–	**46**	**34**	0	0	1.173	1.111	–	–	**1.219**	**1.145**	–	–	**1.219**	**1.145**
633	570	-32	-20	**1.946**	**1.770**	85	88	124	79	–	–	**2.155**	**1.937**	–	–	**2.155**	**1.937**
346	314	–	–	**2.250**	**1.870**	289	294	3.919	2.677	–	–	**6.458**	**4.841**	18	8	**6.476**	**4.849**
1.232	1.186	-1.372	-1.447	**1.980**	**1.681**	536	516	762	618	-103	-88	**3.175**	**2.727**	523	618	**3.698**	**3.345**
–	–	–	–	**–**	**–**	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**	-541	-625	**-541**	**-625**
6	6	–	–	**8**	**9**	9	14	46	32	–	–	**63**	**55**	–	–	**63**	**55**
0	0	0	0	**0**	**0**	–	–	–	–	–	–	**0**	**0**	–	–	**0**	**0**
-668	-621	–	–	**-3.781**	**-3.478**	-603	-563	-3.527	-2.435	–	–	**-7.911**	**-6.476**	-186	164	**-8.097**	**-6.312**
-737	-791	1.369	1.446	**-1.537**	**-1.600**	-282	-277	-707	-511	102	88	**-2.424**	**-2.300**	-1.800	-1.742	**-4.224**	**-4.042**
-30	-36	–	–	**-36**	**-39**	-57	-62	-169	-99	10	9	**-252**	**-191**	–	–	**-252**	**-191**
-2.799	-2.292	–	–	**-6.722**	**-5.271**	-235	-351	-449	-409	-90	-10	**-7.496**	**-6.041**	–	–	**-7.496**	**-6.041**
-40	-45	3	–	**-970**	**-888**	-268	-306	-11	-11	–	–	**-1.249**	**-1.205**	–	–	**-1.249**	**-1.205**
-321	-315	–	–	**-996**	**-977**	-192	-150	-798	-450	–	–	**-1.986**	**-1.577**	1.986	1.577	**–**	**–**
1.072	**1.290**	**-985**	**-913**	37.511	36.072	**1.805**	**1.936**	**3.807**	**3.781**	**-103**	**-25**	43.020	41.764	**–**	**–**	43.020	41.764
8.570	7.315	–	–	**26.819**	**26.438**	1.113	1.208	1.175	1.699	–	–	**29.107**	**29.345**	–	–	**29.107**	**29.345**
355	353	–	–	**396**	**393**	54	54	11	11	–	–	**461**	**458**	–	–	**461**	**458**
-14	-26	–	–	**-10**	**-21**	-1	-1	1	1	–	–	**-10**	**-21**	–	–	**-10**	**-21**
815	981	-120	-120	**14.276**	**13.128**	267	457	844	817	–	–	**15.387**	**14.402**	–	–	**15.387**	**14.402**
-6	0	–	–	**-9.027**	**-8.494**	-18	-22	–	–	–	–	**-9.045**	**-8.516**	–	–	**-9.045**	**-8.516**
809	**981**	**-120**	**-120**	5.249	4.634	**249**	**435**	**844**	**817**	**–**	**–**	6.342	5.886	**–**	**–**	6.342	5.886
–	16	–	–	**27**	**33**	–	–	57	–	–	–	**84**	**33**	–	–	**84**	**33**
58.345	57.878	–	–	**204.413**	**202.599**	43.189	46.008	76.114	74.161	–	–	**323.716**	**322.768**	–	–	**323.716**	**322.768**

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte [1]		Capital Employed [1]		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende [1]	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
Deutschland	24.055	21.568	46.187	43.811	37.983	36.671	14.363	13.282	5.338	4.788	209.763	207.996
Europa (ohne Deutschland)	14.278	12.031	5.757	5.799	4.145	4.472	833	1.012	813	990	84.260	85.699
Asien/Pazifik	4.957	3.519	1.291	1.109	1.139	1.026	258	182	258	182	16.985	16.764
Nordamerika	3.180	2.236	271	243	680	483	40	38	40	38	9.256	9.027
Übrige Welt	780	548	37	36	82	60	13	8	13	8	3.452	3.282
Konsolidierung	–	–	-977	-919	-1.009	-948	-120	-120	-120	-120	–	–
DB-Konzern bereinigt	**47.250**	**39.902**	**52.566**	**50.079**	**43.020**	**41.764**	**15.387**	**14.402**	**6.342**	**5.886**	**323.716**	**322.768**
Überleitung	-175	-1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DB-Konzern	**47.075**	**39.901**	**52.566**	**50.079**	**43.020**	**41.764**	**15.387**	**14.402**	**6.342**	**5.886**	**323.716**	**322.768**

[1] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personen- und Güterverkehr europaweit und im Bereich Logistik weltweit aufgestellt.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i.S.d. §2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gem. §2 Abs. 11 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 30. März 2022 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des §315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse bzw. Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode i.S.d. IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote z.B. aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bewertung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) bzw. nach IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden u.a. folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € ENTSPRICHT	**2021**	2020	**2021**	2020
Australischer Dollar (AUD)	1,56150	1,58960	1,57495	1,65541
Kanadischer Dollar (CAD)	1,43930	1,56330	1,48267	1,52961
Schweizer Franken (CHF)	1,03310	1,08020	1,08103	1,07041
Renminbi Yuan (CNY)	7,19470	8,02250	7,62671	7,87213
Dänische Krone (DKK)	7,43640	7,44090	7,43703	7,45438
Britisches Pfund (GBP)	0,84028	0,89903	0,85958	0,88936
Hongkong-Dollar (HKD)	8,83330	9,51420	9,19130	8,85331
Japanischer Yen (JPY)	130,38000	126,49000	129,85488	121,79628
Norwegische Krone (NOK)	9,98880	10,47030	10,16329	10,72502
Polnischer Zloty (PLN)	4,59690	4,55970	4,56556	4,44356
Schwedische Krone (SEK)	10,25030	10,03430	10,14628	10,48882
Singapur-Dollar (SGD)	1,52790	1,62180	1,58888	1,57364
US-Dollar (USD)	1,13260	1,22710	1,18249	1,14148

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und ggf. adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahr ist bei Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Sachverhalte (insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie) gegeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTSPERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2021 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2021 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSZEITPUNKT VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen wurden veröffentlicht, sind jedoch für Berichtsperioden bis zum 31. Dezember 2021 nicht verpflichtend und wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.



Angaben zu wesentlichen Ereignissen und Geschäftsvorfällen insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie

Im DB-Konzern sind die Umsatzerlöse im Berichtsjahr auf 47.075 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 39.901 Mio. €). Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten mit Ausnahme von DB Netze Personenbahnhöfe alle Segmente eine positive Umsatzentwicklung, wobei das Wachstum insbesondere durch das Segment DB Schenker getrieben wurde. Der Umsatz der Segmente DB Fernverkehr, DB Regio, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Arriva hat das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.

Im Rahmen von verschiedenen staatlichen Unterstützungsprogrammen wurden Gesellschaften des DB-Konzerns staatliche Zuschüsse, im Wesentlichen in Form von Ausgleichszahlungen für temporäre Trassenpreisabsenkungen und Ertragszuschüsse, im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie gewährt. Diese Zuschüsse werden, soweit es sich nicht um Bestellerentgelte handelt, im DB-Konzern im Wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen (Anhangziffer (3) 198). Darüber hinaus wurde der DB AG eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch den Bund zur Kompensation von Fahrgeldausfällen bei DB Fernverkehr i. H. v. 550 Mio. € gewährt (Anhangziffer (25) 216). Zudem wurde die im Rahmen des Finanzierungskreislaufs zur Durchführung von Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgesehene Dividendenzahlung der DB AG (650 Mio. €) durch zusätzliche Bundesmittel ersetzt.

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung sowie der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen hat sich das EBIT im Geschäftsjahr auf –298 Mio. € deutlich verbessert (im Vorjahr: –4.757 Mio. €); der operative Cashflow hat sich auf 3.900 Mio. € deutlich erhöht (im Vorjahr: 1.420 Mio. €).

Im Folgenden werden wesentliche Ereignisse und Geschäftsvorfälle und ihre Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss näher erläutert.

UMSETZUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital sowie als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit der EU-Kommission wurden die im Bundeshaushalt 2021 verankerten Eigenkapitalmaßnahmen für 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € im November 2021 umgesetzt.

RÜCKSTELLUNGEN AUS BELASTENDEN VERTRÄGEN

Insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie waren aufgrund gesunkener Fahrgeldeinnahmen aus Verkehrsverträgen weitere Zuführungen für Rückstellungen für belastende Verträge erforderlich. Bei DB Regio beliefen sich die Zuführungen für Rückstellungen für drohende Verluste per 31. Dezember 2021 auf 183 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 280 Mio. €) bzw. bei DB Arriva auf 17 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 118 Mio. €); (Anhangziffer (32) 226 ff.).

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSICHERHEITEN

Aufgrund der Corona-Pandemie und der bis zum Berichtsjahresende nur schwer absehbaren Folgen unterliegen Schätzungen und Prognosen im Berichtsjahr in besonderem Maße Unsicherheiten. Auf diese Schätzunsicherheiten gehen wir im Einzelnen unter den jeweiligen Anhangziffern gesondert ein.

LIQUIDITÄTSSTEUERUNG UND UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Im Berichtsjahr erfolgten neben Zuzahlungen in die Kapitalrücklage der DB AG durch den Bund weitere Begebungen von Senioranleihen (Anhangziffer (28) 216 ff.). Aufgrund des uneingeschränkten Zugangs des DB-Konzerns zum Kapitalmarkt und der vereinbarten Finanzierungszusagen für Infrastrukturinvestitionen sowie der Umsetzung der Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden durch den Bund ist die Unternehmensfortführung des DB-Konzerns auf absehbare Zeit ohne Einschränkungen sichergestellt.

Kapitalflussrechnung

Dem Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit wurden von den bilanzierten Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben nur noch die Zahlungsströme aus Barsicherheiten für derivative Finanzinstrumente (Credit Support Agreements) zugeordnet. Die Forderungen aus Finanzierung gegenüber Dritten sowie die zahlungswirksamen Veränderungen der Forderungen aus Verkehrskonzessionen wurden im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (Auszahlungen bzw. Einzahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte) ausgewiesen. Die restlichen Finanzforderungen (insbesondere Forderungen aus Finanzierungsleasing) wurden dem Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit zugeordnet.

Daraus erhöhten sich im Berichtsjahr der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit um 197 Mio. € und der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit um 92 Mio. €, dagegen verminderte sich der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit um 105 Mio. €.

Konsolidierungskreis und Beteiligungen an anderen Unternehmen


102-10

A) TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von evtl. nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte bzw. Gruppen von Vermögenswerten, die gem. IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2021	Übrige Welt 2021	Insgesamt 2021	Insgesamt 2020
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	115	404	**519**	**542**
Zugänge	1	7	**8**	**3**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	**1**	**3**
Abgänge	-3	-2	**-5**	**-29**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**113**	**410**	**523**	**519**



Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die Zugänge zum Konsolidierungskreis betreffen drei Erwerbe (Unternehmensgruppen), eine neu gegründete Gesellschaft sowie den Erwerb der restlichen 95 % der Anteile an einer sonstigen Beteiligung. Sämtliche Erwerbe waren aus Sicht des DB-Konzerns nicht wesentlich.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr netto 52 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Es handelt sich um:

GESELLSCHAFT	Tätigkeitsbereich	Segment
SIGNON Deutschland GmbH (SIGNON), Berlin	Planungs-, Consulting-, Engineering- und Prüfleistungen für Eisenbahnen in Deutschland	DB Netze Fahrweg
Vähälä-Gruppe (Vähälä), bestehend aus: Vähälä Logistics Oy, Oulu / Finnland, Lauri Vähälä Oy, Oulu / Finnland, Kiitoterminaali Oy Oulu / Finnland	Full-Service-Logistikunternehmen mit nationalen Landverkehren in Mittel- und Nordfinnland	DB Schenker
Loserco-Gruppe (Loserco), bestehend aus: Loserco Andalucía, S.L., Córdoba / Spanien, Loserco Logística y Servicios de Córdoba, S.L., Córdoba / Spanien, Loserco Malaga, S.L., Córdoba / Spanien, Transportes Santos Campos S.A., Benicarlo / Spanien	Landverkehr-Transport-unternehmen in Spanien	DB Schenker

Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substanziert. Es ergibt sich folgende Ermittlung:

in Mio. €	2021	davon SIGNON	davon Vähälä	davon Loserco
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	52	24	18	10
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	–	–	–	–
Gesamte übertragene Gegenleistung	**52**	**24**	**18**	**10**
− Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	35	13	14	8
Firmenwert	**17**	**11**	**4**	**2**

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat SIGNON einen Umsatz von 6 Mio. € und ein Ergebnis von −2 Mio. €, Vähälä einen Umsatz von 10 Mio. € und ein Ergebnis von −2 Mio. € sowie Loserco einen Umsatz von 2 Mio. € und ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um zwei Verschmelzungen und drei Liquidationen; Verkäufe erfolgten keine. Im Vorjahr ergab sich aus Verkäufen ein Zahlungsmittelzufluss von 4 Mio. €.

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung.

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangziffer (7) 202 f.) bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen (Anhangziffer (3) 198) ausgewiesen.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den gegenüber dem Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

	Deutschland 2021	Übrige Welt 2021	Insgesamt 2021	Insgesamt 2020
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	12	13	**25**	**26**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	0	0	**0**	**0**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**-1**
Stand per 31.12.	**12**	**13**	**25**	**25**
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	49	37	**86**	**88**
Zugänge	0	0	**0**	**3**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	-2	-1	**-3**	**-3**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**-2**
Stand per 31.12.	**47**	**36**	**83**	**86**
UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT				
Stand per 01.01.	0	1	**1**	**1**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	0	0	**0**	**0**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**0**	**1**	**1**	**1**

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

Per 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
Sachanlagen	50.100	47.704	+2.396	+5,0
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	2.387	2.290	+97	+4,2
+ Vorräte	2.155	1.937	+218	+11,3
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.476	4.849	+1.627	+33,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.799	3.345	+454	+13,6
− Forderungen aus Planvermögen [1]	-101	-	-101	-
− Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	-541	-625	+84	-13,4
+ Forderungen aus Ertragsteuern	63	55	+8	+14,5
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	-
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8.097	-6.312	-1.785	+28,3
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-4.224	-4.042	-182	+4,5
− Ertragsteuerschulden	-252	-191	-61	+31,9
− Sonstige Rückstellungen	-7.496	-6.041	-1.455	+24,1
− Passive Abgrenzungen	-1.249	-1.205	-44	+3,7
Capital Employed	**43.020**	**41.764**	**+1.256**	**+3,0**

[1] Ab dem Berichtsjahr werden Forderungen aus Planvermögen bei der Ermittlung des Capital Employed abgezogen.

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
Operatives Ergebnis (EBIT)	-298	-4.757	+4.459	+93,7
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-7	-4	-3	-75,0
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	3	0	+3	-
Trassenpreisförderung zur Bewältigung der Corona-Pandemie	-2.098	-	-2.098	-
Zuführung Rückstellung ökologische Altlasten	515	-	+515	-
Anpassung Rückstellungen/Forderungen Havarie Tunnel	144	59	+85	-
Restrukturierung/personalvertragliche Verpflichtungen	133	114	+19	+16,7
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke (DB Netze Fahrweg)	-122	79	-201	-
Periodenfremde Energieaufwendungen	19	72	-53	-73,6
Impairment Goodwill DB Arriva	-	1.411	-1.411	-100
Sonstiges	120	68	+52	+76,5
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	**-1.591**	**-2.958**	**+1.367**	**+46,2**
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	39	55	-16	-29,1
EBIT bereinigt	**-1.552**	**-2.903**	**+1.351**	**+46,5**
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.804	5.372	-1.568	-29,2
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-39	-55	+16	+29,1
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	74	-1.412	+1.486	-
EBITDA bereinigt	**2.287**	**1.002**	**+1.285**	**+128**

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt −1.293 Mio. € (im Vorjahr: 1.799 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus temporären Trassenpreisabsenkungen für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr im Rahmen der Umsetzung der coronabedingten Unterstützungsmaßnahmen des Bundes (rückwirkend ab März 2020). Gegenläufig wirkten Rückstellungszuführungen aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Beteiligungen/Sonstige) und für Vergleichsverfahren im Zusammenhang mit der Havarie eines Tunnels (DB Netze Fahrweg). Weitere Sondereffekte resultierten aus der Anpassung von Rückstellungen für Immobilienrisiken und Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholungen für Grundstücke (DB Netze Fahrweg) und der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Beteiligungen/Sonstige). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) im Wesentlichen bei DB Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (39 Mio. €; im Vorjahr: 55 Mio. €).

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt	-1.552	-2.903	+1.351	+46,5
/ Capital Employed per 31.12.	43.020	41.764	+1.256	+3,0
ROCE in %	**-3,6**	**-7,0**	**-**	**-**

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung



201-1

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gem. IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.




(1) UMSATZERLÖSE

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und ggf. Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Daher wird der Umsatz z.B. im Regional- und Fernverkehr, außer bei Zeitkarten, zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem die Fahrkarten verkauft worden sind. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung hat. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gem. IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf die Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, sobald die Verfügungsmacht über die Dienstleistungen übertragen wurde.

in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	41.683	35.058
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.209	6.529
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.224	2.050
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	332	374
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	2.202	1.690
Sonstige Umsatzerlöse	860	805
Erlösschmälerungen	-226	-76
Insgesamt	**47.075**	**39.901**
± Sondereffekte	175	1
± Konsolidierungskreiseffekte	-39	-6
± Währungskurseffekte	-36	0
Insgesamt – vergleichbar	**47.175**	**39.896**

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Cargo, DB Arriva und DB Fernverkehr erbracht. Sie enthalten in einem geringen Umfang Erlöse aus Sub-Operate-Lease-Verträgen im Segment DB Schenker. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur betrafen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

Im Berichtsjahr sind die Umsatzerlöse um 7.174 Mio. € (+18,0%) auf 47.075 Mio. € gestiegen. Der Umsatzanstieg im DB-Konzern resultierte ganz wesentlich aus der starken Umsatzentwicklung im Segment DB Schenker. Treiber waren v.a. deutlich gestiegene Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie Volumenzuwächse im Landverkehr, in der Luftfracht und in der Kontraktlogistik. Deutliche Umsatzanstiege verzeichneten auch die Segmente DB Energie (v.a. infolge höherer Volumina im Zertifikatehandel sowie allgemeiner Preiseffekte), DB Regio (u.a. infolge gestiegener Bestellerentgelte) und DB Cargo (v.a. leistungsbedingt).

In den Umsatzerlösen sind positive Währungskurseffekte von 36 Mio. € enthalten. Im Segment DB Arriva wirkte sich v.a. das starke britische Pfund positiv aus, während sich im Segment DB Schenker der schwache US-Dollar negativ auswirkte.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse deutlich über dem Vorjahresniveau (+7.279 Mio. €; +18,2%).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung 190f. ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Die separat ausgewiesenen Erlösschmälerungen (226 Mio. €) betrafen hauptsächlich ebenfalls Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen (z.B. Fahrgastrechte).

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sog. gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Personenverkehrsverträge	74.765	64.142
Logistik- und Güterverkehrsverträge [1]	221	248
Übrige Verträge [1]	1.195	197
Insgesamt	**76.181**	**64.587**

[1] Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Der Anstieg des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen betraf ausschließlich das Segment DB Regio; leicht rückläufig entwickelte sich der Auftragsbestand im Segment DB Arriva. Bei den übrigen Verträgen war ein deutlicher Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten[1] wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	35	29
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Zugänge	147	131
Wertminderungen	0	-
Erfüllung/Bezahlung	-24	-55
Sonstige Änderungen	-140	-70
Änderungen Konsolidierungskreis	12	-
Stand per 31.12.	**30**	**35**

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag von 9 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 15 Mio. €) entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (z.B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen

[1] Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden u.a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.



Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	1.120	1.308
Währungsumrechnungsdifferenzen [1]	7	-9
Zugänge	2.655	2.353
Erfüllung von Verbindlichkeiten [1]	-2.726	-2.500
Sonstige Änderungen	37	-32
Änderungen Konsolidierungskreis	8	-
Stand per 31.12.	**1.101**	**1.120**
davon langfristig	110	111

[1] Vorjahreszahl angepasst.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Bestandsveränderungen	-3	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.887	3.563
Insgesamt	**3.884**	**3.564**
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	-6	1
± Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt - vergleichbar	**3.878**	**3.565**

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war auf ein höheres Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	1	3
Verkauf von Material und Energie	158	98
Sonstige Leistungen für Dritte	520	527
	679	**628**
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	169	176
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	211	174
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	99	94
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	72	143
Übrige staatliche Zuschüsse	3.412	1.181
	3.583	**1.418**
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	147	121
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	7	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	252	130
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	19	21
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	48	51
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	197	152
Sonstige übrige Erträge	589	564
	853	**788**
Insgesamt	**5.901**	**3.439**
± Sondereffekte	-2.179	-48
± Konsolidierungskreiseffekte	-1	-5
± Währungskurseffekte	-9	-
Insgesamt - vergleichbar	**3.712**	**3.386**

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+326 Mio. €).

Der Anstieg vor Bereinigung der Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen. Die Zuschüsse enthielten v.a. temporäre Trassenpreisförderungen des Bundes zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr (2.098 Mio. €; rückwirkend ab März 2020), von denen auf das Segment DB Fernverkehr 1.826 Mio. € und auf das Segment DB Cargo 272 Mio. € entfallen. Des Weiteren wurden Tochtergesellschaften des DB-Konzerns coronabedingte Zuschüsse u.a. zum Ausgleich von fehlenden Fahrgeldeinnahmen gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Weitere staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Beantragungs- und Bewilligungsprozess zum Erhalt der Corona-Hilfen noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlich erwarteten Förderbetrag bilanziert. Bei der endgültigen Bewilligung können sich Abweichungen vom Schätzwert ergeben.

Der Anstieg der Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie ergab sich hauptsächlich durch höhere Erlöse aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB Netze Fahrweg).

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 35 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

Die sonstigen übrigen Erträge betrafen neben der Auflösung von Verbindlichkeiten eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.259	1.906
Stromsteuer	148	145
Diesel, sonstige Treibstoffe [1]	995	805
Sonstige Energien	294	185
Energiepreisderivate [1]	-51	78
	3.645	**3.119**
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	539	647
Preis- und Wertberichtigungen Material	-20	-31
	4.164	**3.735**
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	17.206	12.470
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	499	410
Provisionen	92	80
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	348	367
Nutzung Stationen	58	63
Nutzung örtliche Anlagen	0	3
	406	**433**
Sonstige bezogene Leistungen	826	849
	19.029	**14.242**
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	5.226	4.780
Insgesamt	**28.419**	**22.757**
± Sondereffekte	-20	-74
± Konsolidierungskreiseffekte	-8	-3
± Währungskurseffekte	13	-
Insgesamt - vergleichbar	**28.404**	**22.680**

[1] Vorjahreszahl angepasst.



Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 5.724 Mio. € (+25,2 %).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betrugen 43 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €).

Die Aufwendungen für Energie stiegen im Berichtsjahr aufgrund von Preis- und Mengeneffekten. Neben höheren Beschaffungspreisen hat der Anstieg der Betriebsleistung bei den Segmenten DB Cargo und DB Fernverkehr auch zu einer höheren Nachfrage nach Traktionsstrom geführt.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 4.787 Mio. € (+33,6 %) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen v.a. aufgrund coronabedingt stark gestiegener Frachtraten in der See- und Luftfracht bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres. Auch im Segment DB Cargo lagen die eingekauften Transportleistungen aufgrund der gestiegenen Chinaverkehre über dem Vorjahresniveau.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 446 Mio. € (+9,3 %) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2021	2020
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	14.682	13.836
für zugewiesene Beamt:innen	778	856
	15.460	**14.692**
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.771	2.594
für zugewiesene Beamt:innen	189	204
Aufwendungen zur Personalanpassung	155	155
Aufwendungen für Altersversorgung	644	652
	3.759	**3.605**
Insgesamt	**19.219**	**18.297**
± Sondereffekte	-93	-130
± Konsolidierungskreiseffekte	-34	-1
± Währungskurseffekte	-36	-
Insgesamt – vergleichbar	**19.056**	**18.166**

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.293 Mio. € (im Vorjahr: 1.238 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasste im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen bzw. deren Hinterbliebene. Sie resultierten primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter Anhangziffer (31) 221 ff. Die Tätigkeit der Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2020/2021: für den Zeitraum März bis November wurde eine Corona-Prämie i.H.v. 300 bis 600 € (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG]: 600 €; Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer [GDL]: 300 € bis 600 € in Abhängigkeit der Entgeltgruppe) vereinbart, die im Dezember 2021 ausgezahlt wurde. Es erfolgte die Gründung einer gemeinsamen Einrichtung »Fonds Wohnen und Mobilität (Wo-Mo-Fonds)«, zusätzlich wurden die Dotierungen für die bestehenden gemeinsamen Einrichtungen »Fonds soziale Sicherung« und »FairnessPlan« erhöht. Des Weiteren wirkten Tarifsteigerungen aufwandserhöhend.

Zudem stiegen die leistungsabhängigen Zulagen im Segment DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung.

Darüber hinaus führte ein leichter Anstieg der Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland zu einer Erhöhung des Personalaufwands.

Die Aufwendungen für Altersversorgung enthielten im Geschäftsjahr 2021 Erträge aus der Planabgeltung i.H.v. 69 Mio. €.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	2021	2020	2021	2020
Arbeitnehmende	309.402	306.131	308.123	303.925
Beamt:innen	14.314	16.637	15.482	17.964
Mitarbeitende	**323.716**	**322.768**	**323.605**	**321.889**
Auszubildende und dual Studierende	13.173	12.796	11.782	11.201
Beschäftigte	**336.889**	**335.564**	**335.387**	**333.090**

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeitenden bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt bzw. ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Dieser Anstieg zeigt sich auf Ebene der Segmente bei DB Schenker infolge der Geschäftsentwicklung. Im Systemverbund Bahn stieg die Zahl der Mitarbeitenden insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg im Instandhaltungs-/Bauprojektbereich und im Betriebsdienst sowie durch den Kauf der SIGNON Deutschland GmbH. Infolge eines höheren Projektvolumens im Rahmen der LuFV III kam es im Segment DB Netze Personenbahnhöfe im Wesentlichen im Baubereich zu einem Anstieg der Zahl der Mitarbeitenden. Im Segment Beteiligungen/Sonstige kam es infolge eines erhöhten Auftragsvolumens sowie des Ausbaus innovativer Themenfelder insbesondere bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB E.C.O. Group sowie der DB Systel GmbH zu einem Anstieg der Mitarbeitendenzahl. Gegenläufig wirkte eine geringere Zahl an Mitarbeitenden im Segment DB Arriva infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
in NP	2021	2020
Arbeitnehmende	322.261	319.185
Beamt:innen	14.729	17.093
Mitarbeitende	**336.990**	**336.278**
Auszubildende und dual Studierende	13.173	12.796
Beschäftigte	**350.163**	**349.074**

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer bzw. bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15-100
Gleisanlagen	13-30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10-85
Übrige bauliche Anlagen	5-60
Signalanlagen	7-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-52
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Abschreibungen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3-10
Selbst erstellte Software	3-25

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden, wie auch Markennamen, nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sog. Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sog. zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Die CGU-Struktur entspricht, unverändert zum Vorjahr, vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns.

Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU oder Gruppe von CGUs durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Diese entspricht den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in der CGU DB Schenker. Firmenwerte in geringer Höhe werden aber auch in den Segmenten DB Netze Fahrweg, DB Regio, DB Cargo und Beteiligungen/Sonstige bilanziert. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten 190 f.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag grundsätzlich durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Dabei wurde unverändert eine pauschale Steuerquote auf das EBIT von 30,5 % angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die vom Vorstand der DB AG beschlossene Mittel- und Langfristplanung, deren Planungshorizont bis in das Jahr 2030 reicht. Sofern Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Wie im Vorjahr wird von einer im DB-Konzern einheitlichen durchschnittlichen Wachstumsrate von 1 % p. a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber der jeweiligen CGU widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.



Die jeweils zum Jahresabschluss 2020 bzw. 2021 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2021 vor Steuern	2021 nach Steuern	2020 vor Steuern	2020 nach Steuern
DB Fernverkehr	6,2	4,3	6,7	4,7
DB Regio	5,3	3,7	5,6	3,9
DB Cargo	8,3	5,8	8,2	5,7
DB Netze Fahrweg	4,6	3,2	4,8	3,4
DB Netze Personenbahnhöfe	6,1	4,2	5,8	4,0
DB Netze Energie	4,0	2,8	4,0	2,8
DB Arriva	5,8	4,0	6,1	4,2
DB Schenker	8,3	5,8	8,4	5,9

Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- bzw. langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte bzw. künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich v.a. die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauvorhaben, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (über das Jahr 2030) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Es wird eine langfristige Wachstumsrate von 1,0 % auf das eingesetzte Kapital (Capital Employed) in der Berechnung berücksichtigt. Die Wachstumsthesaurierung dient der Abbildung einer inflationsbereinigten Reinvestitionsrate. Dadurch wird sichergestellt, dass in der Fortschreibung der Cashflows in der ewigen Rente ein eingeschwungener Zustand reflektiert wird.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Planung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnusses wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Bei der CGU DB Cargo liegt zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. In diesem Fall ist für die betroffenen Assets auch der beizulegende Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung zu ermitteln. Sollte dieser den Buchwert der Assets übersteigen, liegt kein Wertminderungsbedarf vor. DB Cargo hat in 2021 für den wesentlichen Teil seiner Assets (insbesondere Lokomotiven und Güterwagen) Marktwerte ermittelt. Insgesamt wurde keine Unterdeckung der Buchwerte festgestellt, sodass zum Bilanzstichtag kein Impairment zu berücksichtigen war.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle CGUs mit Ausnahme von DB Cargo ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte i.d.R. einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die firmenwerttragenden Segmente durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung des jeweiligen Segments abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Schenker ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren zum Planungszeitpunkt verfügbare externe und interne Experteneinschätzungen.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Wertminderungsbedarf bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash-generating Units; CGUs)

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft. Bei der CGU DB Cargo erfolgte die Sensitivitätsanalyse, wie auch im Vorjahr, bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Analog zum vergangenen Geschäftsjahr ist davon auszugehen, dass sich auch bei einem Abschlag i.H.v. 10 % auf den Marktwert kein Wertminderungsbedarf ergibt.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Infrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittel- und Langfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV; ehemals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI]) und dem DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie dem zwischen dem Bund und dem DB-Konzern vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der Ziele des Klimaschutzprogramms 2030.

Die hier im folgenden ausgewiesenen Sensitivitäten beziehen sich lediglich auf einen Impairment-Test auf Basis des Nutzungswerts (Value in Use). Kommt es im Rahmen der Szenarioanalysen zu einer Unterdeckung, hat dies noch nicht zwangsläufig einen Wertminderungsbedarf zur Folge. Würde die in der jeweiligen Szenarioanalyse zugrunde gelegte Prämisse eintreten, müsste in einem zweiten Schritt die Deckung der Buchwerte über die Marktwerte (Fair Value Less Costs of Disposal) untersucht werden. Die hier dargestellten Szenarioanalysen treffen keine Aussage über die Entwicklung der Marktwerte oder über ein Risiko in der Entwicklung der Marktwerte.



EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergab eine Unterdeckung bei den CGUs DB Fernverkehr (−89 Mio. €), DB Regio (−825 Mio. €), DB Netze Fahrweg (−1.560 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (−613 Mio. €), d.h., der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 9,7 %, DB Regio um bis zu 6,5 %, DB Netze Fahrweg um bis zu 7,4 % und DB Netze Personenbahnhöfe um bis zu 3,4 % stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10 % eine stabile Überdeckung.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (1 %) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergab sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10 % untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern). In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGU DB Netze Personenbahnhöfe (−287 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem DB Netzte Personenbahnhöfe den Buchwert deckt, beträgt 5 %.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer bzw. zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10 % geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (Terminal Value) geprüft. In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGU DB Netze Personenbahnhöfe (−112 Mio. €) eine Unterdeckung. Eine Überdeckung weist DB Netze Personenbahnhöfe bei einer Absenkung des Restwerts am Ende der Nutzungsdauer von bis zu 7,4 % aus. Alle übrigen CGUs zeigen in der Szenarioanalyse eine stabile Überdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2021	2020
Planmäßige Abschreibungen	3.881	3.828
Erfasste Wertminderungen	14	1.558
Erfasste Wertaufholungen	−91	−14
Insgesamt	**3.804**	**5.372**
± Sondereffekte	35	−1.467
± Konsolidierungskreiseffekte	−6	0
± Währungskurseffekte	−6	–
Insgesamt – vergleichbar	**3.827**	**3.905**

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr – auch unter Berücksichtigung der im Vorjahr erfolgten vollständigen Abschreibung der bis dahin von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte (1.411 Mio. €) – unter dem Vorjahreswert und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Die erfassten Wertaufholungen betrafen mit 75 Mio. € Zuschreibungen bei Immobilien im Segment DB Netze Fahrweg.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) 205 ff. und (14) 207 f.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Leasing [1]	741	751
Variable Leasingaufwendungen [1]	9	7
	750	**758**
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	222	219
Gebühren und Beiträge	212	221
Aufwendungen aus Versicherungen	171	159
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	148	115
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	56	57
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	234	243
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	44	40
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	654	580
Sonstige Kommunikationsdienste	57	51
Sonstige Serviceleistungen	931	790
	1.642	**1.421**
Aufwendungen aus Schadenersatz	358	239
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte [2]	76	91
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	270	217
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	3	0
Sonstige betriebliche Steuern	87	73
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	126	127
Konzessionskosten für Personenverkehr	9	24
Sonstiger personalbezogener Aufwand	230	260
Sonstige übrige Aufwendungen	1.078	971
	1.443	**1.382**
Insgesamt	**5.716**	**5.235**
± Sondereffekte	−672	−230
± Konsolidierungskreiseffekte	−1	−3
± Währungskurseffekte	−19	–
Insgesamt – vergleichbar	**5.024**	**5.002**

[1] Vorjahreszahl angepasst.
[2] Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen insgesamt um 481 Mio. € (+9,2 %), insbesondere infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen und Schadenersatz.

Der Anstieg der sonstigen bezogenen Dienstleistungen resultierte aus höheren bezogenen IT-Leistungen über nahezu alle Segmente sowie einem höheren Bedarf an Zeitarbeitnehmenden im Segment DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung.

Die Erhöhung der Aufwendungen aus Schadenersatz ergab sich aus Vorsorgen im Zusammenhang mit einer Havarie (Segment DB Netze Fahrweg).

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich u.a. aus einer Rückstellungszuführung aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Segment Beteiligungen/Sonstige). Gegenläufig wirkten sich geringere Aufwendungen für die Bildung von Drohverlustrückstellungen aus (Segmente DB Regio und DB Arriva). Bereinigt um diese Sachverhalte lagen die sonstigen übrigen Aufwendungen auf Vorjahresniveau.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten lagen auf Vorjahresniveau und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (210 Mio. €; im Vorjahr: 233 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (58 Mio. €; im Vorjahr: 48 Mio. €).

Die Reise- und Repräsentationskosten lagen coronabedingt sowie infolge einer vermehrten Nutzung von Web- und Videokonferenzen auf dem geringen Niveau des Vorjahres.

Die Konzessionskosten für Personenverkehre waren rückläufig, da die Aufgabenträger von The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich, und XC Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich, (beide Segment DB Arriva) aufgrund vertraglicher Anpassungen auch 2021 coronabedingt auf einen Teil der Konzessionszahlungen verzichteten.

Die Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer betrugen 22,1 Mio. € (im Vorjahr: 20,9 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 8,8 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 7,3 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 6,1 Mio. € (im Vorjahr: 4,5 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 3,5 Mio. € (im Vorjahr: 2,8 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann bzw. die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2021	2020
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	1
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	2	2
Übrige	–	1
	3	**4**
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	4	6
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	-3	-4
GHT Mobility GmbH, Berlin [1]	-18	-32
Übrige	4	5
	-13	**-25**
Insgesamt	**-10**	**-21**

[1] Im Vorjahr wurden die über den Anschaffungskosten der Anteile liegenden kumulierten Verluste (32 Mio. €) von den Finanzforderungen gegen die GHT Mobility GmbH abgesetzt.

(9) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	2	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	29	25
Erträge aus Wertpapieren	1	1
Operative Zinserträge	**32**	**31**
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	23	83
	55	**114**
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-430	-427
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-28	-65
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-80	-81
Operativer Zinsaufwand	**-538**	**-573**
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-45	-156
	-583	**-729**
Insgesamt	**-528**	**-615**
± Sondereffekte	42	1
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	1	–
Insgesamt – vergleichbar	**-485**	**-614**
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-506	-542

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übriger Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes von Rückstellungen für ökologische Altlasten im Vorjahr.

Der Rückgang des Nettozinsaufwands Pensionsrückstellungen resultierte aus der Anpassung des Rechnungszinssatzes. Sowohl die Nettopensionsrückstellungen im Berichtsjahr als auch der für den jeweiligen Nettozinsaufwand maßgebliche Vorjahreszinssatz sind gesunken.

Die Reduzierung der Aufwendungen für die Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten ergab sich größtenteils aus der Anpassung der Diskontierungszinssätze für die Rückstellung zur Beseitigung von ökologischen Altlasten sowie dem Wegfall des Effekts aus einer Stilllegungsrückstellung für die anteiligen Rückbaukosten bei einem Gemeinschaftskraftwerk im Vorjahr.

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus Beteiligungen	2	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-268	120
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	295	-145
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	9	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Marktwertänderung von Finanzinstrumenten	32	-11
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	–	-45
Sonstiges Finanzergebnis	-22	-9
Insgesamt	**48**	**-91**
± Sondereffekte	–	–
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	2	–
Insgesamt – vergleichbar	**50**	**-91**

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die starken Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und dem Schweizer Franken. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster währungsinduzierter Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

Die Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten betrafen die positive Wertentwicklung aus der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen.

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2021	2020
Tatsächlicher Steueraufwand	-321	-213
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	19	33
Tatsächliche Ertragsteuern	**-302**	**-180**
Latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand)	179	-43
Ertragsteuern	**-123**	**-223**

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus gestiegenen Ergebnisbeiträgen einiger ausländischer Konzerngesellschaften und aus niedrigeren Erträgen aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser resultierte aus der erhöhten erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein latenter Steuerertrag aus der Verlängerung des Planungshorizonts ergab.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 30,5 % darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	-788	-5.484
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag	**240**	**1.673**
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	-411	-1.398
Steuerfreie Erträge	34	24
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	40	40
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-35	-372
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	63	-154
Übrige Effekte	-54	-36
Ausgewiesene Ertragsteuern	**-123**	**-223**
Effektiver Steuersatz in %	-15,6	-4,1

Im Berichtsjahr entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die nicht in vollem Umfang aktive latente Steuern gebildet wurden, da bereits für die im Vorjahr vorhandenen Verlustvorträge und temporären Differenzen im Prognosezeitraum nicht mit ausreichend zu versteuerndem Ergebnis gerechnet wurde.

Der Überleitungsbetrag i.S.d. IAS 12.33 bezog sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultierten, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und zusätzlicher lokaler Ertragsteuern im Ausland.

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2021	2020
Jahresergebnis	-911	-5.707
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	-946	-5.710
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	9	-23
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	-2,20	-13,28
verwässert	-2,20	-13,28




Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gem. IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

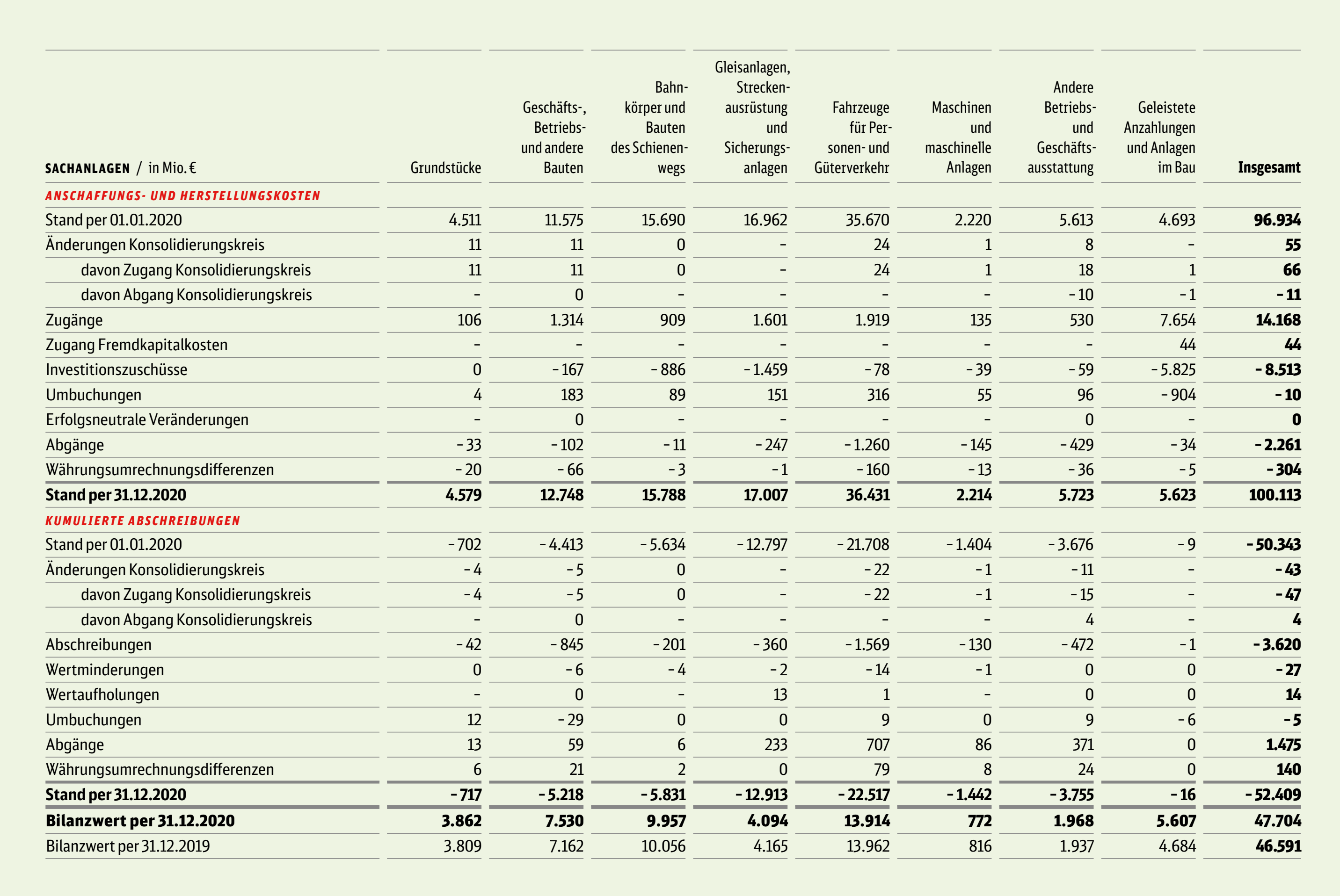
Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

Vermietete Vermögenswerte

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis, bei dem er Leasinggeber ist, entweder als Operate Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2021	4.579	12.748	15.788	17.007	36.431	2.214	5.723	5.623	**100.113**
Änderungen Konsolidierungskreis	1	23	–	–	13	1	4	0	**42**
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	27	–	–	13	1	4	0	**46**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	-4	–	–	–	–	0	–	**-4**
Zugänge	122	1.109	806	1.435	2.219	122	524	8.811	**15.148**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	50	**50**
Investitionszuschüsse	0	-176	-752	-1.380	-42	-39	-70	-6.579	**-9.038**
Umbuchungen	12	171	101	-214	403	48	97	-620	**-2**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	3	–	–	–	–	–	–	**3**
Abgänge	-59	-200	-19	-246	-852	-58	-387	-34	**-1.855**
Währungsumrechnungsdifferenzen	20	62	4	0	128	6	31	6	**257**
Stand per 31.12.2021	**4.675**	**13.740**	**15.928**	**16.602**	**38.300**	**2.294**	**5.922**	**7.257**	**104.718**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2021	-717	-5.218	-5.831	-12.913	-22.517	-1.442	-3.755	-16	**-52.409**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	2	–	–	0	0	-2	–	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	-2	–	–	0	0	-2	–	**-4**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	4	–	–	–	–	0	–	**4**
Abschreibungen	-45	-890	-203	-346	-1.580	-128	-496	–	**-3.688**
Wertminderungen	-1	-2	0	0	-7	0	-2	0	**-12**
Wertaufholungen	75	0	–	14	2	–	0	–	**91**
Umbuchungen	-1	-20	0	0	2	16	-14	7	**-10**
Abgänge	17	141	13	233	755	54	326	1	**1.540**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-5	-21	-3	0	-73	-5	-23	0	**-130**
Stand per 31.12.2021	**-677**	**-6.008**	**-6.024**	**-13.012**	**-23.418**	**-1.505**	**-3.966**	**-8**	**-54.618**
Bilanzwert per 31.12.2021	**3.998**	**7.732**	**9.904**	**3.590**	**14.882**	**789**	**1.956**	**7.249**	**50.100**
Bilanzwert per 31.12.2020	3.862	7.530	9.957	4.094	13.914	772	1.968	5.607	**47.704**



SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Insgesamt**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2020	4.511	11.575	15.690	16.962	35.670	2.220	5.613	4.693	**96.934**
Änderungen Konsolidierungskreis	11	11	0	–	24	1	8	–	**55**
davon Zugang Konsolidierungskreis	11	11	0	–	24	1	18	1	**66**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	0	–	–	–	–	-10	-1	**-11**
Zugänge	106	1.314	909	1.601	1.919	135	530	7.654	**14.168**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	44	**44**
Investitionszuschüsse	0	-167	-886	-1.459	-78	-39	-59	-5.825	**-8.513**
Umbuchungen	4	183	89	151	316	55	96	-904	**-10**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	0	–	–	–	–	0	–	**0**
Abgänge	-33	-102	-11	-247	-1.260	-145	-429	-34	**-2.261**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-20	-66	-3	-1	-160	-13	-36	-5	**-304**
Stand per 31.12.2020	**4.579**	**12.748**	**15.788**	**17.007**	**36.431**	**2.214**	**5.723**	**5.623**	**100.113**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2020	-702	-4.413	-5.634	-12.797	-21.708	-1.404	-3.676	-9	**-50.343**
Änderungen Konsolidierungskreis	-4	-5	0	–	-22	-1	-11	–	**-43**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-4	-5	0	–	-22	-1	-15	–	**-47**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	0	–	–	–	–	4	–	**4**
Abschreibungen	-42	-845	-201	-360	-1.569	-130	-472	-1	**-3.620**
Wertminderungen	0	-6	-4	-2	-14	-1	0	0	**-27**
Wertaufholungen	–	0	–	13	1	–	0	0	**14**
Umbuchungen	12	-29	0	0	9	0	9	-6	**-5**
Abgänge	13	59	6	233	707	86	371	0	**1.475**
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	21	2	0	79	8	24	0	**140**
Stand per 31.12.2020	**-717**	**-5.218**	**-5.831**	**-12.913**	**-22.517**	**-1.442**	**-3.755**	**-16**	**-52.409**
Bilanzwert per 31.12.2020	**3.862**	**7.530**	**9.957**	**4.094**	**13.914**	**772**	**1.968**	**5.607**	**47.704**
Bilanzwert per 31.12.2019	3.809	7.162	10.056	4.165	13.962	816	1.937	4.684	**46.591**

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,44 % (im Vorjahr: 1,71 %).

Die Wertminderungen von 12 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) betrafen im Wesentlichen Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 91 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau sind im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 7 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen (per 31. Dezember 2021: 34 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 35 Mio. €) bestanden im Wesentlichen bei der Arriva Italia s.r.l, Mailand/Italien.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (IFRS 16)

Anmietungen des DB-Konzerns umfassen im Wesentlichen Immobilien. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die regelmäßige Vereinbarung von Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:



in Mio. €	Nutzungsrechte an Grundstücken	Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	Bahnkörpern und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Zugänge	51	788	0	14	199	18	20	**1.090**
Abschreibungen	-38	-655	-4	-1	-196	-33	-16	**-943**
Buchwert	377	3.494	2	15	534	165	32	**4.619**
PER 31.12.2020								
Zugänge	58	988	1	0	239	14	16	**1.316**
Abschreibungen	-33	-630	-3	-1	-230	-36	-18	**-951**
Buchwert	359	3.380	5	2	631	181	27	**4.585**

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die Anhangziffern (6) 200ff., (7) 202f., (9) 203, (28) 216ff., und (35) 235f., sowie die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung 229f.

Die Verminderung der Buchwerte für Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr ergab sich im Wesentlichen im Segment DB Arriva. Bei den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten führten neben gestiegenen Zugängen auch Laufzeitverlängerungen bei Immobilienverträgen zu einer Erhöhung der Buchwerte.

Vermietete Vermögenswerte

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß hauptsächlich im Segment DB Schenker getätigt. Ggf. werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Logistikvertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing. Aus der Weitervermietung wurden Erlöse i.H.v. 35 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) erzielt.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

ALS OPERATING LEASE KLASSIFIZIERTE VERMIETETE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.393	6.889
Kumulierte Abschreibungen	-481	-4.580
Buchwert per 31.12.2021	**912**	**2.309**
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.349	7.059
Kumulierte Abschreibungen	-448	-4.845
Buchwert per 31.12.2020	**901**	**2.214**

Bei Immobilien, die anteilig vermietet werden, werden die Buchwerte ebenfalls anteilig berücksichtigt. Währenddessen betraf der Buchwert der vermieteten Mobilien alle im Berichtsjahr vermieteten Vermögenswerte, unabhängig von der Mietdauer. Die Restbuchwerte und die kumulierten Abschreibungen der Mobilien (hauptsächlich Schienenfahrzeuge) sind gestiegen, insbesondere im Segment DB Fernverkehr durch die Investition in neue Fahrzeuge. Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gem. nachfolgender Übersicht erwartet:

KÜNFTIGE MIET- UND LEASINGEINZAHLUNGEN (NOMINALWERTE) / in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Mindestleasingzahlung	357	211	178	161	121	518	**1.189**	**1.546**
PER 31.12.2020								
Mindestleasingzahlung	356	184	158	143	129	594	**1.208**	**1.564**

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Firmenwerten und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.



IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte 2021	2020	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte 2021	2020	Erworbene immaterielle Vermögenswerte[1] 2021	2020	Firmenwerte 2021	2020	Geleistete Anzahlungen 2021	2020	**Insgesamt 2021**	**2020**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN												
Stand per 01.01.	766	564	369	447	2.196	2.260	3.003	3.106	1	0	**6.335**	**6.377**
Änderungen Konsolidierungskreis	2	5	–	–	26	2	17	13	–	–	**45**	**20**
davon Zugang Konsolidierungskreis	2	5	–	–	28	4	17	13	–	–	**47**	**22**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	-2	-2	–	0	–	–	**-2**	**-2**
Zugänge	44	54	174	162	21	17	–	–	0	1	**239**	**234**
Investitionszuschüsse	-6	-2	–	–	-1	-1	–	–	–	–	**-7**	**-3**
Umbuchungen	138	222	-100	-212	-36	0	–	–	–	0	**2**	**10**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	–	–	–	0	0	–	–	–	–	**0**	**0**
Abgänge	-52	-73	-17	-28	-41	-46	0	–	–	–	**-110**	**-147**
Währungsumrechnungsdifferenzen	5	-4	-1	0	28	-36	124	-116	–	0	**156**	**-156**
Stand per 31.12.	**897**	**766**	**425**	**369**	**2.193**	**2.196**	**3.144**	**3.003**	**1**	**1**	**6.660**	**6.335**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN												
Stand per 01.01.	-298	-178	0	-1	-1.889	-1.818	-1.858	-486	–	–	**-4.045**	**-2.483**
Änderungen Konsolidierungskreis	-2	–	–	–	-1	–	–	–	–	–	**-3**	**–**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-2	–	–	–	-3	-1	–	–	–	–	**-5**	**-1**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	–	–	–	2	1	–	–	–	–	**2**	**1**
Abschreibungen	-81	-76	–	–	-112	-132	–	–	–	–	**-193**	**-208**
Wertminderungen	-2	-78	–	-27	0	-15	–	-1.411	–	–	**-2**	**-1.531**
Wertaufholungen	–	–	–	–	–	0	–	–	–	–	**–**	**0**
Umbuchungen	-26	-7	–	–	36	12	–	–	–	–	**10**	**5**
Abgänge	22	40	–	28	34	36	–	–	–	–	**56**	**104**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	1	–	–	-26	28	-67	39	–	–	**-96**	**68**
Stand per 31.12.	**-390**	**-298**	**0**	**0**	**-1.958**	**-1.889**	**-1.925**	**-1.858**	**–**	**–**	**-4.273**	**-4.045**
Bilanzwert per 31.12.	**507**	**468**	**425**	**369**	**235**	**307**	**1.219**	**1.145**	**1**	**1**	**2.387**	**2.290**
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	468	386	369	446	307	442	1.145	2.620	1	0	**2.290**	**3.894**

[1] Darin enthalten sind immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (Buchwert: 5 Mio. €), die per 31. Dezember 2020 separat ausgewiesen und 2021 ausgebucht wurden.

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen Software (Bilanzwert per 31. Dezember 2021: 103 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 129 Mio. €), Konzessionen und Rechte (Bilanzwert per 31. Dezember 2021: 51 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 61 Mio. €) und erworbene Kunden- und Franchiseverträge (Bilanzwert per 31. Dezember 2021: 79 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 110 Mio. €).

Für die erworbene Marke Arriva (Bilanzwert per 31. Dezember 2021: 32 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 31 Mio. €) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1.531 Mio. €) erfolgten in den Segmenten DB Schenker und Beteiligungen/Sonstige.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten 190f. enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	458	501
Zugänge	0	1
Abgänge	0	-5
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	8	11
Kapitalerhöhung	1	–
Sonstige Kapitalveränderungen	–	0
Vereinnahmte Dividenden	-9	-7
Wertberichtigung	–	-44
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Sonstige Bewertungen	3	1
Stand per 31.12.	**461**	**458**

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2021 entfiel im Wesentlichen auf die an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

(16) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gem. IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 30,5 % herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 bzw. IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür werden die Mittelfristplanung sowie weitere zwei Jahre unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen für die inländischen Gesellschaften herangezogen. Die ausländischen Gesellschaften berücksichtigen grundsätzlich die Mittelfristplanung als Grundlage. Aktive latente Steuern auf nach dem Prognosezeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt die Mittel- und Langfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 100 Mio. € (im Vorjahr: 97 Mio. €) zu vermindern.

Die aktiven latenten Steuern setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	443	412
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	862	752
Insgesamt	**1.305**	**1.164**

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	20.514	18.735
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.653	5.998
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gem. IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	1.868	1.981
Insgesamt	**28.035**	**26.714**

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage sowie aus den infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie entstandenen steuerlichen Verlusten des Berichtsjahres.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	2021	2020
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen [1]	108	61	153	162
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	34	29
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien [1]	–	–	–	–
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	8	4	6
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	2	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	7	9	0	0
Pensionsverpflichtungen	140	190	3	0
Sonstige Rückstellungen	177	125	131	68
Passive Abgrenzungen	0	0	0	7
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	68	50	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	32	75	0	18
Sonstige Rückstellungen	67	30	12	0
Verlustvorträge	862	752	0	0
Zwischensumme	**1.474**	**1.300**	**337**	**290**
Saldierung [2]	-169	-136	-169	-136
Bilanzansatz	**1.305**	**1.164**	**168**	**154**

[1] Vorjahreszahl passive latente Steuern angepasst.
[2] Soweit zulässig gem. IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.474 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.300 Mio. €) werden voraussichtlich 177 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 163 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 337 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 290 Mio. €) werden voraussichtlich 16 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 24 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i.H.v. 222 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 183 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i.H.v. 7 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 10 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) SONSTIGE BETEILIGUNGEN UND WERTPAPIERE

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Insgesamt	
in Mio. €	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Stand per 01.01.	55	42	3	3	**58**	**45**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	**0**	**0**
Zugänge	18	24	–	–	**18**	**24**
Abgänge durch Veräußerung	-7	0	0	–	**-7**	**0**
Marktwertänderungen	31	-11	0	0	**31**	**-11**
Übrige	0	0	–	–	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**97**	**55**	**3**	**3**	**100**	**58**
davon at Cost/ Anschaffungskosten	–	–	1	0	**1**	**0**
davon Fair Value (erfolgsneutral)	29	25	2	3	**31**	**28**
davon Fair Value (erfolgswirksam)	68	30	–	–	**68**	**30**
Langfristiger Anteil	97	55	2	2	**99**	**57**
Kurzfristiger Anteil	–	–	1	1	**1**	**1**

Per 31. Dezember 2021 ergaben sich Marktwertänderungen bei den zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten sonstigen Beteiligungen i.H.v. insgesamt 31 Mio. € (im Vorjahr: –11 Mio. €). Der Anstieg ergab sich mit 38 Mio. € im Wesentlichen aus der Neubewertung von Anteilen an der Volocopter GmbH, Bruchsal.

Die Zugänge betrafen im Wesentlichen mit 6 Mio. € die Beteiligung an Gideon Brothers, City of Dover/USA, mit 4 Mio. € die Beteiligung an Insta-Deep Limited, London/Vereinigtes Königreich, mit 3 Mio. € die Erhöhung der Beteiligung an der Volocopter GmbH, Bruchsal, und mit 2 Mio. € die Beteiligung an VA450 Beteiligungs GmbH&Co. KG, Bonn.

(18) VORRÄTE

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.062	1.849
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	128	122
Fertige Erzeugnisse und Waren	413	365
Geleistete Anzahlungen	11	41
Wertberichtigungen	-459	-440
Insgesamt	**2.155**	**1.937**

Die Erhöhung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe entfiel u.a. auf Preissteigerungen für CO_2-Zertifikate.

Der Anstieg der Fertigerzeugnisse und Waren betraf neben Handelswaren im Segment DB Schenker hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die nur vorläufig abgenommen wurden und zum Bilanzstichtag noch nicht an den Auftraggeber und Aufgabenträger übertragen wurden. Korrespondierend dazu wurden langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 siehe Abschnitt Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten 213ff.

Forderungen, bei denen wesentliche objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten ebenfalls auf der Grundlage historischer Ausfallquoten vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2021						
Bruttowert	6.681	875	682	304	1.972	**10.514**
Wertberichtigung	-182	-11	–	–	-46	**-239**
Nettowert	**6.499**	**864**	**682**	**304**	**1.926**	**10.275**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	38	2	–	0	310	**350**
PER 31.12.2020						
Bruttowert	5.045	867	626	270	1.608	**8.416**
Wertberichtigung	-164	-11	–	–	-47	**-222**
Nettowert	**4.881**	**856**	**626**	**270**	**1.561**	**8.194**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	37	2	–	–	305	**344**

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvierenden Ankauf von kurzfristig fälligen, auf Euro und schwedische Kronen lautenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 703 Mio. € verpflichtet ist und im Rahmen derer Rechte oder Verpflichtungen beim DB-Konzern verbleiben. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Der DB-Konzern übernimmt im Auftrag der Bank bis auf Widerruf weiterhin die Debitorenbuchhaltung und das Mahnwesen. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Spätzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Spätzahlungsrisiken jeweils bis zu einer bestimmten Höhe. Die übrigen kreditrisikobedingten Ausfälle übernimmt die Bank. So gut wie alle mit den Forderungen verbundenen Chancen und Risiken wurden weder übertragen noch zurückbehalten (Aufteilung der wesentlichen Risiken zwischen DB-Konzern und Bank).

Für einen Teil der Forderungen ging die Verfügungsgewalt über die verkauften Forderungen auf die Bank über, da sie über die tatsächliche Fähigkeit zum Weiterverkauf verfügt. Für diese Forderungen erfolgt eine vollständige Ausbuchung.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei vollständig ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

in Mio. €	2021	2020
Verkauftes Forderungsvolumen per 31.12.	260	224
Buchwert der in der Bilanz erfassten Verbindlichkeiten, die das anhaltende Engagement darstellen [1] per 31.12.	0	0
Maximales Verlustrisiko des anhaltenden Engagements aus Kredit- und Spätzahlungsrisiken per 31.12.	63	63
AUSWIRKUNG AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Aufwendungen im Berichtsjahr	2	4
Aufwendungen kumuliert seit Vertragsbeginn	14	12
Aufwendungen aus der Übertragung im Rahmen der Factoring-Vereinbarung	3	3

[1] Entspricht im Wesentlichen dem beizulegenden Zeitwert.

Den übrigen Teil der im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen übertragenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bilanziert der DB-Konzern weiterhin in Höhe seines anhaltenden Engagements und passiviert eine korrespondierende Verpflichtung innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten. Die Forderungen und die damit verbundenen Verbindlichkeiten werden in dem Umfang ausgebucht, in dem sich das anhaltende Engagement des DB-Konzerns, aufgrund von Zahlungseingängen der Kunden, reduziert.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei teilweise ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Verkauftes Forderungsvolumen	443	388
Verbleibender Buchwert der übertragenen Forderungen [1]	97	96
Buchwert der damit verbundenen Verbindlichkeiten [1]	107	102

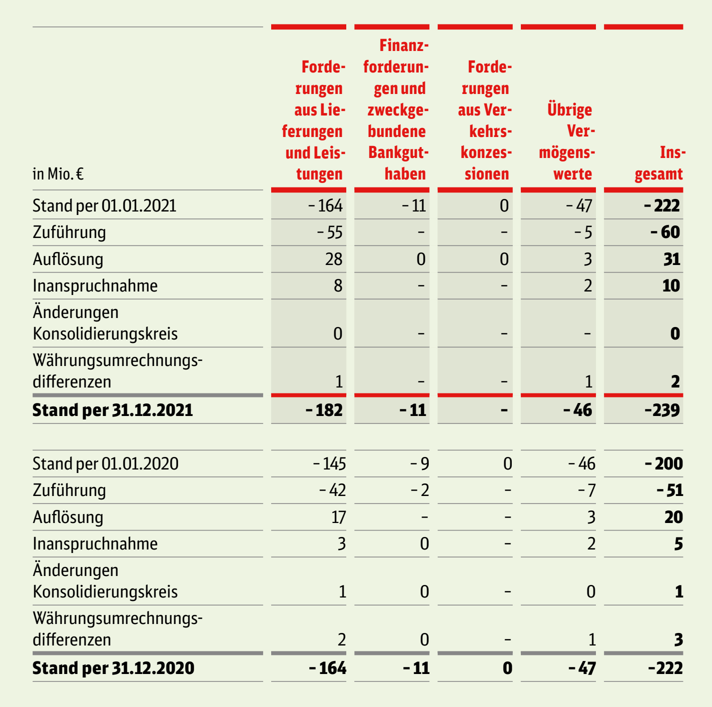
[1] Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen sowie der damit verbundenen Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen ihren Buchwerten.

Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten den operativen Cashflow.

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 321 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 257 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Finanzierungsleasingforderungen von 323 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 231 Mio. €) sowie zweckgebundene Zahlungsmittel von 35 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 38 Mio. €) ausgewiesen, die lediglich für Beiträge für bestimmte Altersvorsorgepläne verwendet werden können. Weitere 83 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 271 Mio. €) betreffen Barsicherheiten in Form von Credit Support Agreements.

In den sonstigen Vermögenswerten waren Vertragserfüllungskosten von 13 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 16 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt:



in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2021	-164	-11	0	-47	**-222**
Zuführung	-55	–	–	-5	**-60**
Auflösung	28	0	0	3	**31**
Inanspruchnahme	8	–	–	2	**10**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	**0**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	–	–	1	**2**
Stand per 31.12.2021	**-182**	**-11**	**–**	**-46**	**-239**
Stand per 01.01.2020	-145	-9	0	-46	**-200**
Zuführung	-42	-2	–	-7	**-51**
Auflösung	17	–	–	3	**20**
Inanspruchnahme	3	0	–	2	**5**
Änderungen Konsolidierungskreis	1	0	–	0	**1**
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	0	–	1	**3**
Stand per 31.12.2020	**-164**	**-11**	**0**	**-47**	**-222**

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, wird außerdem eine Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten sanken im Berichtsjahr auf 51 Mio. € (im Vorjahr: 66 Mio. €).

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte beliefen sich auf 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste herangezogen. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale zusammengefasst. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte auf kollektiver Basis mithilfe von Wertberichtigungsmatrizen. Diese wurden auf Basis der einzelnen Segmente innerhalb des DB-Konzerns ermittelt. Im Rahmen der Corona-Pandemie wurden die am Markt gehandelten Kreditrisikoaufschläge aktualisiert. Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2021 auf 31 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 29 Mio. €).

PER 31.12. / in Mio. €	Nettobuchwert	Erwartete Verlustrate in %	Risikovorsorge	davon Risikovorsorge überfällige Forderungen	davon Risikovorsorge nicht überfällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.499	0,48	31	16	15

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen erfolgte die Ermittlung des erwarteten Wertberichtigungsbedarfs bei wesentlichen Positionen forderungsspezifisch. Per 31. Dezember 2021 wurde hier insgesamt eine Risikovorsorge von 3 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2020: 6 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.476	14	4	4	1	0	**23**	**6.499**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	341	84	37	32	27	343	**523**	**864**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	68	65	61	59	58	371	**614**	**682**
Geleistete Anzahlungen	243	61	–	–	–	–	**61**	**304**
Übrige Vermögenswerte	1.706	60	32	19	2	107	**220**	**1.926**
Insgesamt	**8.834**	**284**	**134**	**114**	**88**	**821**	**1.441**	**10.275**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	633	68	2	3	1	106	**180**	**813**
PER 31.12.2020								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.849	13	10	5	4	0	**32**	**4.881**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	426	86	56	12	8	268	**430**	**856**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	76	56	54	53	52	335	**550**	**626**
Geleistete Anzahlungen	212	58	–	–	–	–	**58**	**270**
Übrige Vermögenswerte	1.491	17	21	1	2	29	**70**	**1.561**
Insgesamt	**7.054**	**230**	**141**	**71**	**66**	**632**	**1.140**	**8.194**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	584	73	1	1	1	29	**105**	**689**



Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Dieser Anstieg entstand überwiegend im Segment DB Schenker.

Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthielten auch gegenüber dem Vorjahr gestiegene Zollforderungen des Segments DB Schenker. Ein Anstieg der übrigen Vermögenswerte ergab sich in nahezu allen Segmenten; ein Rückgang zeigte sich in den Segmenten DB Cargo und DB Netze Energie.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Forderungen und sonstige Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Zum Abschlussstichtag lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betrafen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gem. IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gem. IFRS 9 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	–	74	–	74	–	0
	–	**74**	**–**	**74**	**–**	**0**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	803	592	803	585	0	7
Devisenforwards	2.365	1.762	2.334	1.722	31	40
Zins-Währungs-Swaps	8.181	6.290	176	230	8.005	6.060
	11.349	**8.644**	**3.313**	**2.537**	**8.036**	**6.107**

	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12. / in 1.000 t	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Diesel	364	638	26	78	338	561
Kohle	1.408	2.782	928	1.054	480	1.728

Zinsswaps bestanden per 31. Dezember 2021 nicht – das letzte Geschäft lief im Berichtsjahr aus, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps stieg um 1.891 Mio. €, hauptsächlich durch die Emission von Fremdwährungsanleihen im Berichtsjahr, deren Zahlungsströme in Euro getauscht werden.

Der Umfang der Dieselabsicherungen ging um 0,2 Mio. t auf 0,4 Mio. t zurück, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überstieg. Der Bestand der Kohlesicherungen verringerte sich per 31. Dezember 2021 um 1,4 Mio. t auf 1,4 Mio. t und resultiert aus einem rückläufigen erwarteten Verbrauch.

Die Umsetzung der Benchmarkverordnung der Europäischen Union, die eine Neuregelung bei der Verwendung von Referenzzinssätzen vorsieht, hatte keine direkten Auswirkungen auf die Derivate der Deutschen Bahn AG, da keine Geschäfte im Bestand waren, die auf die nicht mehr veröffentlichten Referenzzinssätze referenzierten. Die Verzinsung der Barsicherheiten (Collaterals) für besicherte Derivate wurde im Berichtsjahr von EONIA auf Euro short-term rate (€STR) umgestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise / Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung:

	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs			
Währung	Diesel	Kohle	Cross-Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps	Devisen-forwards
EUR	468,18	60,40	–	–	–	–
USD	–	–	1,18	–	1,17	1,14
GBP	390,60	–	0,87	–	0,84	0,85
CHF	–	–	1,17	–	–	1,04
JPY	–	–	119,66	–	–	128,85
NOK	–	–	9,12	–	–	10,16
SEK	–	–	10,11	–	–	10,26
DKK	3.010,00	–	7,45	–	–	7,44
CAD	–	–	–	–	–	1,44
AUD	–	–	1,54	–	–	1,58
NZD	–	–	1,65	–	–	1,67
HKD	–	–	–	–	–	8,82
MXN	–	–	–	–	–	24,42
SGD	–	–	1,56	–	1,56	1,54
PLN	1.348,61	–	4,40	–	–	4,61
CZK	10.425,42	–	26,11	–	25,71	25,50
HUF	–	–	–	–	–	365,34
RON	–	–	4,51	–	–	4,96
HRK	–	–	7,43	–	–	7,53
CNY	–	–	–	–	7,24	7,36
ILS	–	–	–	–	–	3,55
SAR	–	–	4,29	–	–	4,23
AED	–	–	4,25		4,38	4,14
ZAR	–	–	–		–	18,19
RUB	–	–	–	–	–	83,83

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	–	–	–	0
Zinsforwards	–	0	–	–
	–	**0**	**–**	**0**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	6	0	1	13
Devisenforwards	15	9	7	11
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	313	150	209	283
darin Effekte aus Währungssicherungen	375	85	128	142
	334	**159**	**217**	**307**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	72	5	2	72
	72	**5**	**2**	**72**
Insgesamt	**406**	**164**	**219**	**379**
Langfristiger Anteil	356	151	200	319
Zinsbezogene Geschäfte	–	–	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	314	148	198	263
Sonstige Geschäfte	42	3	2	56
Kurzfristiger Anteil	50	13	19	60

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten i.d.R. in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Per 31. Dezember 2021 waren keine zinsbezogenen Geschäfte im Bestand. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basierte überwiegend auf der Abwertung des Euros gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und der norwegischen Krone sowie dem Auslaufen von Altgeschäften.

Die positive Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	–	–	–	0
	–	**–**	**–**	**0**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	6	0	1	13
Zins-Währungs-Swaps	313	150	189	258
	319	**150**	**190**	**271**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	72	5	2	72
Sonstige übrige Derivate	–	–	0	0
	72	**5**	**2**	**72**
Insgesamt	**391**	**155**	**192**	**343**
Langfristiger Anteil	355	151	179	292
Zinsbezogene Geschäfte	–	–	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	313	148	177	236
Sonstige Geschäfte	42	3	2	56
Kurzfristiger Anteil	36	4	13	51

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2022 bis 2041 (Zins- und Tilgungszahlungen) bzw. in den Jahren 2022 bis 2025 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

Angaben für Sicherungs- und Grundgeschäfte gem. IFRS 9

	2021		per 31.12.2021	2020		per 31.12.2020
Währung	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	–	–	–	+5	–	+1
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	+18	–	–	+2	–	–
Zins-Währungs-Swaps	+232	-7	-153	-123	-6	-107
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Energiepreissicherung	+137	–	+66	-50	–	-71



Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren im Berichtsjahr wie im Vorjahr unwesentlich.

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	–	0	–	–
	–	**0**	**–**	**–**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	15	9	7	11
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	–	–	20	25
	15	**9**	**27**	**36**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	–	0	–	–
	–	**0**	**–**	**–**
Insgesamt	**15**	**9**	**27**	**36**
Langfristiger Anteil	1	0	21	27
Währungsbezogene Geschäfte	1	0	21	27
Kurzfristiger Anteil	14	9	6	9

Die Zins-Währungs-Swaps beruhen auf einer Redesignierung von Hedge-Beziehungen aufgrund der Übertragung von Geschäften zwischen Banken. Die Konditionen inkl. der Zahlungsströme der Derivate blieben dabei unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Der Rückgang resultierte aus der Auflösung der redesignierten Beträge entsprechend den Restlaufzeiten der Swaps.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 und in geringem Umfang zum Bewertungslevel 1.

	2021				2020			
PER 31.12. / in Mio. €	**Level 1**	**Level 2**	**Level 3**	**Insgesamt**	Level 1	Level 2	Level 3	**Insgesamt**
VERMÖGENSWERTE								
Finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	3	–	–	**3**	3	–	–	**3**
Derivate – Non-Hedge	–	15	–	**15**	–	9	–	**9**
Derivate – Hedging	–	391	–	**391**	–	155	–	**155**
Insgesamt	**3**	**406**	**–**	**409**	**3**	**164**	**–**	**167**
VERBINDLICHKEITEN								
Derivate – Non-Hedge	–	27	–	**27**	–	36	–	**36**
Derivate – Hedging	–	192	–	**192**	–	343	–	**343**
Insgesamt	**–**	**219**	**–**	**219**	**–**	**379**	**–**	**379**

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte bzw. höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit sowie Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020
Bankguthaben/Kassenbestände	4.591	3.411
Zahlungsmitteläquivalente	0	0
Insgesamt	**4.591**	**3.411**

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen – 0,67 % und 0,01 % (im Vorjahr: zwischen – 0,60 % und 0,05 %) und resultierten aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung 229f.



(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

Per 31. Dezember 2021 wurden unverändert keine zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte bilanziert.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Im Berichtsjahr beschloss die Hauptversammlung der DB AG eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage von 2,675 Mrd. €. Diese umfasste 550 Mio. € aus der von der EU-Kommission am 10. August 2021 genehmigten Schadenskompensation für Corona-Schäden bei DB Fernverkehr im Zeitraum März bis Juni 2020 sowie 2,125 Mrd. € aus dem Klimaschutzprogramm 2030 für die Jahre 2020 und 2021.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

RÜCKLAGE FÜR UNTERSCHIEDE AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

RÜCKLAGE FÜR DIE MARKTBEWERTUNG VON WERTPAPIEREN

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Veräußerung / Fälligkeit bzw. Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen bzw. auszubuchen.

RÜCKLAGE AUS DER MARKTBEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	- 171	- 149
Marktwertänderung	463	- 244
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	- 295	145
Zinsergebnis	- 26	- 2
Materialaufwand	- 51	78
Änderung latenter Steuern	- 7	1
Stand per 31.12.	**- 87**	**- 171**

RÜCKLAGE FÜR DIE NEUBEWERTUNG VON PENSIONEN

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

SONSTIGE VERÄNDERUNGEN IN DEN RÜCKLAGEN

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE UND HYBRIDKAPITAL

Die nicht beherrschenden Anteile enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betrugen – 13 Mio. € (per 31. Dezember 2020: – 12 Mio. €).

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95 %) bzw. zehn Jahren (Kupon: 1,6 %); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € bzw. 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der Gläubiger vor. Außerdem müssen ggf. thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. Im Berichtsjahr erfolgten Zinszahlungen von 26 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €).

(28) FINANZSCHULDEN

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, ggf. abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen ab-

züglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausgeübte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Zinslose Darlehen	154	146	141	–	–	5	**292**	**446**
Senioranleihen	1.575	1.958	1.948	1.983	2.288	17.651	**25.828**	**27.403**
Bankschulden	1.315	1	0	0	–	4	**5**	**1.320**
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	–	**–**	**–**
Leasingverbindlichkeiten	1.031	812	595	480	376	1.765	**4.028**	**5.059**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	19	19	19	19	18	86	**161**	**180**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	70	5	0	0	1	2	**8**	**78**
Insgesamt	**4.164**	**2.941**	**2.703**	**2.482**	**2.683**	**19.513**	**30.322**	**34.486**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	161	146	141	–	–	5	**292**	**453**
PER 31.12.2020								
Zinslose Darlehen	153	147	139	136	–	5	**427**	**580**
Senioranleihen	1.809	1.543	1.937	1.925	1.942	14.865	**22.212**	**24.021**
Bankschulden	2.900	402	0	0	0	2	**404**	**3.304**
EUROFIMA-Darlehen	200	–	–	–	–	–	**–**	**200**
Leasingverbindlichkeiten	1.078	739	611	434	356	1.713	**3.853**	**4.931**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	27	27	27	26	25	59	**164**	**191**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	87	2	6	0	0	2	**10**	**97**
Insgesamt	**6.254**	**2.860**	**2.720**	**2.521**	**2.323**	**16.646**	**27.070**	**33.324**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	360	147	139	136	–	5	**427**	**787**

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

	2021		2020	
PER 31.12. / in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Zinslose Darlehen	446	476	580	633
Senioranleihen	27.403	28.269	24.021	26.113
Bankschulden	1.320	1.321	3.304	3.305
EUROFIMA-Darlehen	–	–	200	207
Leasingverbindlichkeiten	5.059	5.247	4.931	5.349
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	180	196	191	208
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	78	78	97	97
Insgesamt	**34.486**	**35.587**	**33.324**	**35.912**

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Zinslosen Darlehen ergaben sich weiterhin fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. I.d.R. werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	580	707
Zugang	0	8
Tilgung	-157	-163
Aufzinsung	23	28
Stand per 31.12.	**446**	**580**

Die begebenen Senioranleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissions-volumen	Emissions-währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2021		2020	
					Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
NICHT BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN								
DB Finance	1.185	AUD, JPY, EUR	2,4–10,8		1.192	1.262	1.178	1.318
Insgesamt					**1.192**	**1.262**	**1.178**	**1.318**
BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2009–2021	600	EUR	0,0	4,445	–	–	600	621
Anleihe 2010–2025	500	EUR	3,5	3,870	498	567	498	589
Anleihe 2010–2022	500	EUR	0,8	3,464	500	515	499	533
Anleihe 2011–2021	700	EUR	0,0	3,797	–	–	700	712
Anleihe 2012–2022	496	GBP	0,5	2,821	476	481	444	462
Anleihe 2012–2023	400	EUR	1,1	2,116	399	411	399	419
Anleihe 2012–2024	83	CHF	2,1	1,586	97	101	92	98
Anleihe 2012–2024	500	EUR	2,2	3,119	498	536	498	550
Anleihe 2012–2072	75	GBP	50,9	4,524	71	129	66	130
Anleihe 2013–2028	50	EUR	6,1	2,707	50	57	50	59
Anleihe 2013–2025	202	NOK	3,2	4,017	150	158	143	156
Anleihe 2013–2023	386	CHF	1,6	1,425	460	473	439	462
Anleihe 2013–2026	497	GBP	4,6	3,351	501	547	467	543
Anleihe 2013–2023	500	EUR	1,7	2,578	499	523	499	537
Anleihe 2014–2024	59	AUD	2,1	5,395	58	61	57	63
Anleihe 2014–2021	142	SEK	0,0	2,940	–	–	125	125
Anleihe 2014–2021	40	SEK	0,0	FRN	–	–	35	35
Anleihe 2014–2024	246	CHF	2,7	1,522	290	304	278	298
Anleihe 2014–2029	500	EUR	7,2	2,886	495	591	495	620
Anleihe 2014–2022	300	EUR	0,7	FRN	300	301	300	302
Anleihe 2014–2022	300	EUR	0,1	FRN	300	300	300	301
Anleihe 2015–2023	600	EUR	1,8	FRN	600	604	599	605
Anleihe 2015–2025	600	EUR	3,8	1,391	596	628	596	642
Anleihe 2015–2030	366	NOK	8,8	2,760	340	347	324	341
Anleihe 2015–2025	115	AUD	3,8	3,864	115	122	113	127
Anleihe 2015–2030	650	EUR	8,8	1,707	646	719	645	760
Anleihe 2015–2025	161	CHF	3,9	0,143	169	171	162	166
Anleihe 2016–2026	500	EUR	4,2	0,880	497	514	497	525
Anleihe 2016–2031	750	EUR	9,5	0,964	744	775	743	817
Anleihe 2016–2021	350	EUR	0,0	0,039	–	–	350	351
Anleihe 2016–2028	500	EUR	6,7	0,765	495	516	495	533
Anleihe 2016–2024	41	HKD	2,2	2,100	40	40	37	38
Anleihe 2017–2032	79	NOK	10,1	2,514	70	69	67	68
Anleihe 2017–2032	500	EUR	10,9	1,541	498	548	498	583
Anleihe 2017–2025	341	GBP	3,5	1,437	356	359	333	349
Anleihe 2017–2032	55	SEK	10,6	2,226	52	54	53	57
Anleihe 2017–2030	261	CHF	8,9	0,463	290	298	278	293
Anleihe 2017–2024	300	EUR	2,9	FRN	301	303	302	303
Anleihe 2018–2027	1.000	EUR	6,0	1,086	995	1.049	994	1.084
Anleihe 2018–2033	750	EUR	11,6	1,680	746	831	745	879
Anleihe 2018–2028	346	CHF	6,5	0,470	388	399	371	390
Anleihe 2018–2031	500	EUR	9,2	1,508	494	538	494	566
Anleihe 2018–2043	125	EUR	21,9	1,866	125	138	125	162
Anleihe 2019–2028	1.000	EUR	7,0	1,235	993	1.062	992	1.101
Anleihe 2019–2026	340	GBP	4,1	1,944	356	366	333	358
Anleihe 2019–2034	103	NOK	12,1	2,732	100	100	95	98
Anleihe 2019–2029	310	CHF	7,5	0,135	338	338	323	331
Anleihe 2019–2034	133	CHF	12,5	0,516	145	148	139	145
Anleihe 2019–2039	47	SEK	17,4	2,025	49	49	50	55
Anleihe 2020–2035	500	EUR	13,5	0,819	496	495	495	538
Anleihe 2020–2024	300	EUR	2,1	- 0,062	300	301	300	302
Anleihe 2020–2032	150	EUR	10,2	0,257	150	143	150	152
Anleihe 2020–2027	900	EUR	5,3	0,639	894	917	892	942
Anleihe 2020–2040	750	EUR	18,3	1,433	743	789	743	884
Anleihe 2020–2029	850	EUR	7,5	0,411	848	857	847	881
Anleihe 2020–2039	650	EUR	17,5	0,977	639	631	638	703
Anleihe 2020–2035	48	SEK	13,5	1,544	49	47	50	50
Anleihe 2020–2050	1.000	EUR	28,9	0,656	991	861	991	1.001
Anleihe 2021–2036	370	CHF	14,1	0,100	388	372	–	–
Anleihe 2021–2026	339	GBP	4,9	0,523	354	341	–	–
Anleihe 2021–2026	494	SEK	4,1	0,524	487	479	–	–
Anleihe 2021–2036	1.000	EUR	14,3	0,759	982	959	–	–
Anleihe 2021–2033	296	CHF	11,4	0,211	315	311	–	–
Anleihe 2021–2041	168	AUD	19,4	3,124	166	168	–	–
Anleihe 2021–2051	1.000	EUR	29,4	1,159	991	980	–	–
Anleihe 2021–2036	196	NOK	14,5	2,241	200	187	–	–
Anleihe 2021–2031	750	EUR	9,7	0,393	747	739	–	–
Anleihe 2021–2031	279	CHF	9,8	0,241	291	290	–	–
Insgesamt					**26.211**	**27.007**	**22.843**	**24.795**
Gesamtbetrag Senioranleihen					**27.403**	**28.269**	**24.021**	**26.113**



Im Berichtsjahr wurden drei festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 600 Mio. €, 700 Mio. € und 1.250 Mio. SEK (142 Mio. €), eine variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihe über 350 Mio. SEK (40 Mio. €) sowie eine börsennotierte Nullkupon-Senioranleihe über 350 Mio. € im Gesamtwert von 1.832 Mio. € planmäßig getilgt.

Im Berichtsjahr wurden von der DB Finance zehn festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 4.892 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um Emissionen über 400 Mio. CHF (370 Mio. €), 300 Mio. GBP (339 Mio. €), 5.000 Mio. SEK (494 Mio. €), 1.000 Mio. €, 325 Mio. CHF (296 Mio. €), 260 Mio. AUD (168 Mio. €), 1.000 Mio. €, 2.000 Mio. NOK (196 Mio. €), 750 Mio. € und 300 Mio. CHF (279 Mio. €).

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

BANKSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2021		2020	
				Buchwert	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Bankdarlehen 2002–2022	EUR	0,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003–2022	EUR	0,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,0	FRN	–	–	1.000	1.000
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,0	FRN	–	–	1.000	1.000
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,0	FRN	–	–	500	500
Bankdarlehen 2020–2021	EUR	0,0	FRN	–	–	350	350
Bankdarlehen 2021–2022	EUR	0,2	FRN	500	500	–	–
Sonstige				420	421	54	55
Insgesamt				**1.320**	**1.321**	**3.304**	**3.305**

Der Rückgang der Bankschulden per 31. Dezember 2021 resultierte im Wesentlichen aus der vollständigen Rückführung von vier kurzfristigen Kreditfazilitäten mit einem Rahmen von insgesamt 3.000 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.000 Mio. €), die der Überbrückung der Liquidität bis zur Umsetzung der vom Bund geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG dienten. Diese Maßnahmen wurden im Berichtsjahr überwiegend umgesetzt (siehe Anhangziffer (25) 216).

Der Anstieg der sonstigen Bankschulden war insbesondere auf einen Anstieg der kurzfristig fälligen Sicherheiten (per 31. Dezember 2021: 272 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 18 Mio. €) zurückzuführen, die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2021 weitere garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.577 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2020: 4.676 Mio. €). Davon entfielen 2.080 Mio. € auf Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2020: 2.080 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2021 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.497 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 2.596 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker und DB Arriva.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER DER EUROFIMA PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2021		2020	
				Buchwert	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Darlehen 2010–2021	EUR	0,0	4,050	–	–	200	207
Insgesamt				**–**	**–**	**200**	**207**

Per 31. Dezember 2021 bestanden keine EUROFIMA-Darlehen. Im Berichtsjahr wurde das letzte noch ausstehenden EUROFIMA-Darlehen i. H. v. 200 Mio. € fristgerecht getilgt.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) 205 ff.) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert.

Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2021 einen Buchwert von 4.619 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4.585 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

LEASINGVERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	Restlaufzeit							
	bis 1 Jahr	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
PER 31.12.2021								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.058	884	653	528	416	2.085	**4.566**	**5.624**
PER 31.12.2020								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.093	807	665	477	390	1.975	**4.314**	**5.407**

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gem. IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	2021 Buchwert	2021 Marktwert	2020 Buchwert	2020 Marktwert
Netz West Lokomotiven (2016)	EUR	4,0	–	–	26	27
Netz West Triebwagen (2016)	EUR	4,0	–	–	6	7
Netz West Reisezugwagen (2019)	EUR	4,0	–	–	31	33
Dieselnetz Allgäu Dieseltriebfahrzeuge (2020)	EUR	8,0	40	43	44	49
S-Bahn Nürnberg Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	9,0	66	73	74	81
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	13,0	9	10	10	11
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2021)	EUR	13,0	65	70	–	–
Insgesamt			**180**	**196**	**191**	**208**

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Netz Schleswig-Holstein wurden diverse Lokomotiven, Triebwagen und seit 2019 auch Reisezugwagen bis zum Ende des Verkehrsvertrags in 2025 von der verantwortlichen Bestellerorganisation angemietet.

Im Berichtsjahr ist die zweite Betriebsstufe für die S-Bahn Rhein-Neckar mit einer Laufzeit bis 2034 hinzugekommen. Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) 210 ff.).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

PER 31.12. / in Mio. €	2021 Level 1	2021 Level 2	2021 Level 3	2021 Insgesamt	2020 Level 1	2020 Level 2	2020 Level 3	2020 Insgesamt
FINANZSCHULDEN – LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	–	322	–	**322**	–	480	–	**480**
Senioranleihen	5.332	21.342	–	**26.674**	4.949	19.322	–	**24.271**
Bankschulden	–	6	–	**6**	–	405	–	**405**
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	**–**	–	207	–	**207**
Leasingverbindlichkeiten	–	4.216	–	**4.216**	–	4.271	–	**4.271**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	177	–	**177**	–	181	–	**181**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	8	–	**8**	–	10	–	**10**
Insgesamt	**5.332**	**26.071**	**–**	**31.403**	**4.949**	**24.876**	**–**	**29.825**

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

Für Senioranleihen der DB Finance, die als Level 1 eingestuft werden, werden Marktpreise aus einem aktiven Markt herangezogen, multipliziert mit den Bilanzstichtags-Fremdwährungskursen. Die Quellen für die Notierungen sind u.a. Thomson Reuters und Bloomberg. Die Senioranleihen, bei denen die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht, wurden dem Level 2 zugeordnet. Für die Ermittlung der Marktpreise dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote u.a. bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg), ermittelt.

(29) ANDERE VERBINDLICHKEITEN

Die Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht, ggf. abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die anderen Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	8.097	98	7	6	4	11	**126**	**8.223**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.883	15	8	6	16	170	**215**	**4.098**
Insgesamt	**11.980**	**113**	**15**	**12**	**20**	**181**	**341**	**12.321**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.613	11	3	2	2	6	**24**	**2.637**
davon erhaltene Anzahlungen	280	2	2	1	1	6	**12**	**292**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	152	0	–	–	–	–	**0**	**152**
PER 31.12.2020								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	6.312	478	71	6	4	12	**571**	**6.883**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.308	6	6	6	6	139	**163**	**3.471**
Insgesamt	**9.620**	**484**	**77**	**12**	**10**	**151**	**734**	**10.354**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.287	4	3	3	2	8	**20**	**2.307**
davon erhaltene Anzahlungen [1]	364	2	2	1	1	8	**14**	**378**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	245	–	–	–	–	–	**–**	**245**

[1] Werte aller langfristigen Verbindlichkeiten und »Insgesamt« angepasst.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+1.340 Mio. €) entfiel mit 1.092 Mio. € auf das Segment DB Schenker. Im Übrigen wird auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten 190f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	314	292
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	284	258
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	137	124
Verbindlichkeiten für Abfindungen	25	29
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	14	11
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	28	25
Sonstige Personalverpflichtungen	1.129	799
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	91	71
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	207	176
Übrige Steuern	117	143
Verbindlichkeiten aus Zinsen	160	164
Erlösschmälerungen	60	46
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	243	262
Verbindlichkeiten gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz	0	3
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	1.289	1.068
Insgesamt	**4.098**	**3.471**

Der Anstieg der personalbezogenen Verbindlichkeiten resultierte insbesondere aus gestiegenen sonstigen Personalverpflichtungen im Zusammenhang mit der Abgeltung von Pensionsverpflichtungen in Schweden und aufgrund der Erhöhung der leistungsabhängigen Zulagen im Segment DB Schenker.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2021 unverändert mit 0 Mio. € besichert.

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten waren Risiken aus Factoring-Vereinbarungen enthalten.

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2021 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in China, im Vereinigten Königreich und in Indien.

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamt:innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamt:innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamt:innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:



a) Arbeitnehmende, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZVersTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge i. H. v. 3,3 % des Monatstabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). Langlebigkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung einzeln je Versorgungsanwärter:in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (bzw. vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Vereinigtes Königreich

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt i. d. R. alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeitende von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme im Vereinigten Königreich. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden in einem 60 : 40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmenden getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmenden Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitenden sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmenden finanzierten Teils (40 %) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitenden beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- ***Zinsrisiko:*** *Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).*
- ***Inflationsrisiko:*** *Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.*
- ***Langlebigkeitsrisiko:*** *Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.*
- ***Investitionsrisiko:*** *Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens bzw. der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.*

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	424	427	6.586	6.511	62	66	**7.072**	**7.004**
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	4.371	5.103	73	398	14	13	**4.458**	**5.514**
Gesamtverpflichtung	**4.795**	**5.530**	**6.659**	**6.909**	**76**	**79**	**11.530**	**12.518**
Zeitwert des Planvermögens	- 328	- 314	- 5.207	- 4.503	- 40	- 37	**- 5.575**	**- 4.854**
Effekt aus Kostenaufteilung	–	–	- 420	- 477	–	–	**- 420**	**- 477**
Effekt aus Franchisevereinbarungen	–	–	- 604	- 690	–	–	**- 604**	**- 690**
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	–	–	0	0	–	–	**0**	**0**
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	–	–	100	20	–	–	**100**	**20**
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	**4.467**	**5.216**	**528**	**1.259**	**36**	**42**	**5.031**	**6.517**

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**
Verpflichtungsumfang per 01.01.	5.530	4.671	6.909	7.997	79	81	**12.518**	**12.749**
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	228	178	72	68	4	4	**304**	**250**
Arbeitnehmendenbeiträge	3	2	31	33	0	0	**34**	**35**
Zinsaufwand	16	51	67	84	0	1	**83**	**136**
Zahlungen	- 85	- 87	- 458	- 173	- 3	- 5	**- 546**	**- 265**
davon Rentenzahlungen	- 85	- 87	- 170	- 173	- 3	- 5	**- 258**	**- 265**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	- 288	–	0	0	**- 288**	**0**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	3	7	- 60	0	- 1	0	**- 58**	**7**
Transfers [1]	2	2	0	- 2.009	–	2	**2**	**- 2.005**
Änderung Konsolidierungskreis	3	–	–	–	–	–	**3**	**–**
davon Zugang Konsolidierungskreis	3	1	–	–	–	–	**3**	**1**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	- 1	–	–	–	–	**–**	**- 1**
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	- 905	706	- 338	1.289	- 8	1	**- 1.251**	**1.996**
erfahrungsbedingte Neubewertungen	- 31	5	128	14	1	- 8	**98**	**11**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	- 3	- 4	- 22	- 18	0	0	**- 25**	**- 22**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	- 871	705	- 444	1.293	- 9	9	**- 1.324**	**2.007**
Währungskurseffekte	–	–	436	- 380	5	- 5	**441**	**- 385**
Verpflichtungsumfang per 31.12.	**4.795**	**5.530**	**6.659**	**6.909**	**76**	**79**	**11.530**	**12.518**

[1] Werte im Vorjahr betreffen im Wesentlichen die Beendigung des Rail-North-Franchise im Vorjahr.



Die Zahlungen für Abgeltungen berücksichtigten die Abgeltung von Pensionsverpflichtungen bei der Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich, i.H.v. 83 Mio. €. Des Weiteren wurde im Geschäftsjahr die Übernahme von Pensionsverpflichtungen in Schweden gegen Zahlung eines Betrags von 205 Mio. € vereinbart. Bis zur Durchführung dieser Zahlung im Jahr 2022 wird diese Verpflichtung zum 31. Dezember 2021 in den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	314	273	4.503	5.722	37	39	**4.854**	**6.034**
Arbeitgeberbeiträge	31	30	85	84	1	4	**117**	**118**
Arbeitnehmendenbeiträge	1	1	31	33	0	0	**32**	**34**
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	1	3	56	72	0	1	**57**	**76**
Zahlungen	-5	-10	-241	-161	-2	-4	**-248**	**-175**
davon Rentenzahlungen	-5	-10	-158	-161	-2	-4	**-165**	**-175**
davon Zahlungen für Abgeltungen	–	–	-83	–	–	–	**-83**	**–**
Transfers [1]	–	0	–	-1.210	–	–	**–**	**-1.210**
Änderung Konsolidierungskreis	1	0	–	–	–	–	**1**	**0**
Neubewertung	-15	17	463	263	2	1	**450**	**281**
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	–	–	-10	-9	-1	-1	**-11**	**-10**
Währungskurseffekte	–	–	320	-291	3	-3	**323**	**-294**
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	**328**	314	**5.207**	**4.503**	**40**	**37**	**5.575**	**4.854**

[1] Werte im Vorjahr betreffen im Wesentlichen die Beendigung des Rail-North-Franchise im Vorjahr.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**
Aktien und sonstige Wertpapiere	12	10	2.288	2.334	12	14	**2.312**	**2.358**
davon mit Marktpreisnotierung	12	10	2.288	2.334	12	14	**2.312**	**2.358**
Zinstragende Wertpapiere	213	202	2.115	1.482	24	19	**2.352**	**1.703**
davon mit Marktpreisnotierung	213	202	2.115	1.482	24	19	**2.352**	**1.703**
Rückdeckungsversicherungen	69	70	121	192	–	–	**190**	**262**
davon mit Marktpreisnotierung	69	70	103	174	–	–	**172**	**244**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	18	18	–	–	**18**	**18**
Private Equity	–	–	220	173	–	–	**220**	**173**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	220	173	–	–	**220**	**173**
Anlagen in Infrastruktur	–	–	210	178	–	–	**210**	**178**
davon mit Marktpreisnotierung	–	–	210	178	–	–	**210**	**178**
Barmittel und andere Vermögenswerte	34	32	253	144	4	4	**291**	**180**
davon mit Marktpreisnotierung	34	32	77	62	2	2	**113**	**96**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	176	82	2	2	**178**	**84**
	328	**314**	**5.207**	**4.503**	**40**	**37**	**5.575**	**4.854**
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	–	–	-100	-20	–	–	**-100**	**-20**
	328	**314**	**5.107**	**4.483**	**40**	**37**	**5.475**	**4.834**

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	2021	2020	2021	2020	2021	2020	**2021**	**2020**
Rückstellung per 01.01.	5.216	4.398	1.259	914	42	42	**6.517**	**5.354**
Pensionsaufwand	248	234	33	89	4	5	**285**	**328**
davon Dienstzeitaufwand	230	179	72	68	4	4	**306**	**251**
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	15	48	11	12	0	0	**26**	**60**
davon Verwaltungskosten	-	-	10	9	1	1	**11**	**10**
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	3	7	- 60	0	- 1	0	**- 58**	**7**
Arbeitgeberbeiträge	- 31	- 30	- 85	- 84	- 1	- 4	**- 117**	**- 118**
Zahlungen	- 80	- 77	- 217	- 12	- 1	- 1	**- 298**	**- 90**
davon Rentenzahlungen	- 80	- 77	- 12	- 12	- 1	- 1	**- 93**	**- 90**
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	0	- 205	-	0	0	**- 205**	**0**
Transfers [1]	2	2	0	- 4	-	2	**2**	**-**
Änderung Konsolidierungskreis	2	-	-	-	-	-	**2**	**-**
davon Zugang Konsolidierungskreis	2	1	-	-	-	-	**2**	**1**
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	- 1	-	-	-	-	**-**	**- 1**
Neubewertung	- 890	689	- 582	378	- 10	0	**- 1.482**	**1.067**
erfahrungsbedingte Neubewertungen	- 31	5	83	- 42	1	- 8	**53**	**- 45**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	- 3	- 4	- 20	- 13	0	0	**- 23**	**- 17**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	- 871	705	- 270	682	- 9	9	**- 1.150**	**1.396**
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	15	- 17	- 375	- 249	- 2	- 1	**- 362**	**- 267**
Währungskurseffekte	-	-	42	- 18	2	- 2	**44**	**- 20**
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	78	- 4	-	-	**78**	**- 4**
Rückstellung per 31.12.	**4.467**	**5.216**	**528**	**1.259**	**36**	**42**	**5.031**	**6.517**

[1] Werte im Vorjahr betreffen im Wesentlichen die Beendigung des Rail-North-Franchise im Vorjahr.

Die Effekte aus Kostenaufteilung und Franchisevereinbarungen haben sich per 31. Dezember 2021 infolge von Neubewertungen um 219 Mio. € reduziert (per 31. Dezember 2020: Erhöhung um 648 Mio. €). Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen wurden im Zinsergebnis erfasst.

Alle übrigen Beträge wurden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2021	2020
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	1,10	0,30
Vereinigtes Königreich	1,90	1,30
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	3,10	3,10
Vereinigtes Königreich	3,50	3,10
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	1,75	1,75
Vereinigtes Königreich	2,50	2,10

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	9.528	10.252
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	14.186	15.563
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	11.673	12.678
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	12.288	13.393
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	11.876	12.935
Gesamtverpflichtung	11.530	12.519
davon aktive Begünstigte	5.308	6.322
davon ausgeschiedene Anwärter:innen	2.252	2.052
davon Pensionär:innen	3.970	4.145
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	107	109
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	116	89
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	20,2	20,5

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 [Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen]).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG würde in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und würde damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung abbilden. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Zinsergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung von Altlasten sein. Um die Sanierungskosten für die einzelnen Schadensfälle realistisch abzuschätzen, werden in den Arbeitsprogrammen Anpassungen der Kostenschätzungen aufgrund von Erkenntniszuwachs und behördlichen Abstimmungen in den aufeinanderfolgenden Bearbeitungsstufen vorgenommen.

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt wie im Vorjahr auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,00 %.

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

	Personalbezogene Rückstellungen		Erlösschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungsverpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	2020	**2021**	**2020**
Stand per 01.01.	942	941	1.785	1.356	604	405	409	368	985	971	1.316	1.057	**6.041**	**5.098**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	-1	0	0	5	-11	–	–	0	0	9	-10	**15**	**-22**
Änderung Konsolidierungskreis	1	0	1	–	–	1	–	–	–	–	1	2	**3**	**3**
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	–	1	–	–	1	–	–	–	–	1	2	**3**	**3**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0	**–**	**0**
Inanspruchnahme	-295	-281	-371	-321	-204	-234	-18	-37	-51	-48	-193	-180	**-1.132**	**-1.101**
Auflösung	-52	-39	-138	-58	-35	-12	-10	–	0	0	-167	-70	**-402**	**-179**
Umgliederung	-6	14	5	1	-2	0	–	–	–	0	-1	6	**-4**	**21**
Zuführung	319	304	972	807	222	453	19	5	509	1	903	502	**2.944**	**2.072**
Auf- und Abzinsung	0	4	–	–	0	2	33	73	–	61	-2	9	**31**	**149**
Stand per 31.12.	**910**	**942**	**2.254**	**1.785**	**590**	**604**	**433**	**409**	**1.443**	**985**	**1.866**	**1.316**	**7.496**	**6.041**

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2021								
Personalbezogene Rückstellungen	356	143	101	65	49	196	**554**	**910**
Erlösschmälerungen	2.254	–	–	–	–	–	**–**	**2.254**
Rückstellungen für drohende Verluste	255	97	100	72	31	35	**335**	**590**
Stilllegungsverpflichtungen	37	45	44	44	44	219	**396**	**433**
Umweltschutz	58	63	68	71	80	1.103	**1.385**	**1.443**
Übrige Rückstellungen	1.373	94	88	51	62	198	**493**	**1.866**
Insgesamt	**4.333**	**442**	**401**	**303**	**266**	**1.751**	**3.163**	**7.496**
PER 31.12.2020								
Personalbezogene Rückstellungen	369	143	101	65	50	214	**573**	**942**
Erlösschmälerungen	1.785	–	–	–	–	–	**–**	**1.785**
Rückstellungen für drohende Verluste	296	84	63	65	51	45	**308**	**604**
Stilllegungsverpflichtungen	30	35	37	37	37	233	**379**	**409**
Umweltschutz	58	58	58	57	57	697	**927**	**985**
Übrige Rückstellungen	927	38	30	29	39	253	**389**	**1.316**
Insgesamt	**3.465**	**358**	**289**	**253**	**234**	**1.442**	**2.576**	**6.041**

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder wenn Mitarbeitende gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sog. Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Personalvertragliche Verpflichtungen	431	442
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	187	202
Jubiläumsrückstellungen	114	123
Sonstige	178	175
Insgesamt	**910**	**942**

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten u.a. personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung bzw. bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 395 Mio. € per 31. Dezember 2021 (per 31. Dezember 2020: 374 Mio. €) machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen im DB-Konzern aus. Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Im Segment DB Schenker bestanden per 31. Dezember 2021 personalbezogene Restrukturierungsrückstellungen von 7 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 36 Mio. €), im Wesentlichen für das globale Restrukturierungsprogramm Boost zur Steigerung der Profitabilität.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden überwiegend auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter ist ein Betrag von 82 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 87 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.




Erlösschmälerungen
Der deutliche Anstieg der Erlösschmälerungen betraf im Wesentlichen Kürzungen bei DB Regio im Zusammenhang mit Bestellerentgelten infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie Rückzahlungsrisiken aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, der die coronabedingten Folgen auf die Branche abfedern soll.

Rückstellungen für drohende Verluste
Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Regio und DB Arriva.

Zum 31. Dezember 2021 wurde ein Betrag von 183 Mio. € (DB Regio) bzw. 17 Mio. € (DB Arriva) zugeführt. Hier wirkten sich u.a. Annahmen zu zukünftig verringerten Fahrgeldeinnahmen, aber auch höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie gestiegene Energiepreise aus. Insbesondere die Einschätzungen der Entwicklung der künftigen Fahrgeldeinnahmen unterliegen aufgrund der Corona-Pandemie weiterhin hohen Unsicherheiten.

Stilllegungsrückstellungen
Die Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen betrafen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Bei der Bewertung der Rückstellung wurden analog zum Vorjahr eine in diesem Sektor übliche Kostensteigerungsrate i.H.v. 2,50 % und ein Nominalzins von 2,50 % berücksichtigt.

Umweltschutzrückstellungen
In den Umweltschutzrückstellungen waren per 31. Dezember 2021 mit 1.434 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 976 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Im Berichtsjahr wurde eine neue Bewertung des Rückstellungsbedarfs durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass u.a. die bislang geltenden Annahmen zur Finanzierung der Eigenleistung durch Einnahmen, zur Entwicklung der Baukosten, zum Kapazitätsbedarf sowie zur Eigenfertigungstiefe angepasst werden mussten. Als Resultat ergaben sich ein zusätzlicher Rückstellungsbedarf i.H.v. 508 Mio. € sowie eine damit einhergehende Laufzeitverlängerung um fünf Jahre bis zum Jahr 2047. Die Rückstellungszuführung sowie die Laufzeitverlängerung wurden per 31. Dezember 2021 entsprechend umgesetzt. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG u.a.
- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt. Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird flankiert von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

Übrige Rückstellungen
Per 31. Dezember 2021 wurde ein Betrag von 276 Mio. € (DB Netze Fahrweg) für die Wiederherstellung des Eisenbahntunnels der Neubaustrecke Karlsruhe–Basel bei Rastatt zugeführt. Da erwartet wird, dass die zur Erfüllung der zurückgestellten Verpflichtung erforderlichen Ausgaben teilweise von einer anderen Partei erstattet werden, wurde kompensierend ein Erstattungsanspruch i.H.v. 149 Mio. € aktiviert.

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben weiteren Rückstellungen für Schadenersatz, Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Immobilienrisiken, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Haftpflichtrenten, Projektrisiken und Versicherungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen sowie sonstigen Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

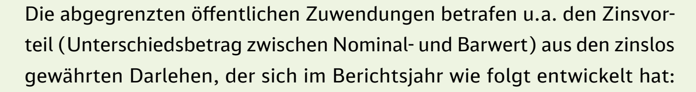
(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN
Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- bzw. erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, v.a. Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	145	271
Erlösabgrenzungen	724	648
Sonstige	380	286
Insgesamt	**1.249**	**1.205**
Langfristiger Anteil	406	316
Kurzfristiger Anteil	843	889

Die Veränderung der Erlösabgrenzungen ergab sich u.a. aus im Saldo geringeren Abgrenzungen für Zeitraum- und Regelangebote (im Wesentlichen BahnCards, Flextickets sowie Sparpreise) im Segment DB Fernverkehr trotz gegenläufig höherer Abgrenzungen für Gutscheine.





Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betrafen u.a. den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	67	211
Auflösung	- 67	- 144
Stand per 31.12.	**-**	**67**

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultierte mit 30 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €) aus der jährlichen Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfiel auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert in den Jahren 1999, 2004 und 2011.

Die Erlösabgrenzungen stellten den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2021 1.162 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 981 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail Franchises im Vereinigten Königreich sowie aus Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügungsbeschränkt.

Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2021: 83 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 271 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, werden unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur zunehmend schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden. Siehe Vergleichbarkeit zum Vorjahr 193 ff.

MITTELFLUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gem. IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt.

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich im Berichtsjahr deutlich erhöht. Maßgebend hierfür war ein deutlich gestiegenes Jahresergebnis, bereinigt um verminderte Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (Wegfall der vollständigen Abschreibung der bis dahin von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte im Vorjahr von 1.411 Mio. €), höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie höhere zahlungsunwirksame Aufwendungen.

Im Berichtsjahr haben sich die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge insbesondere durch einen deutlich höheren Aufwandssaldo aus der Zuführung und Auflösung von sonstigen Rückstellungen erhöht (+553 Mio. €).

MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie dem Mittelfluss aus dem Zu- und Abgang langfristiger finanzieller Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter der Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen den erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der leicht angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (+898 Mio. €; +6,8 %). Gegenläufig stieg der Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+534 Mio. €; +6,3 %). Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr 45 Mio. €; im Vorjahr 40 Mio. €) haben sich gegenüber dem Vorjahr nur leicht erhöht und enthielten neben den Erwerben auch nachträgliche Kaufpreiszahlungen für die ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig. Die Ein- und Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte enthielten im Saldo Auszahlungen von 107 Mio. € für Investitionen aus dem Erwerb von Verkehrskonzessionen (IFRIC 12).

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verminderte sich um 397 Mio. €. Hierzu haben insbesondere ein Auszahlungssaldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzmitteln (im Vorjahr: Einzahlungssaldo) im Wesentlichen aus der Tilgung von Bankschulden, ein verminderter Einzahlungssaldo aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen sowie gestiegene Tilgungszahlungen für Leasingverträge und gleichzeitig höhere Einzahlungen aus Kapitalzuführungen und der Wegfall der Dividendenzahlung an den Bund (im Vorjahr: 650 Mio. €) beigetragen.

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZVERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

in Mio. €	Per 01.01.2021	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Währungseffekte	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen [1]	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Aufzinsung [1]	Per 31.12.2021
Finanzforderungen [1]	- 856	187	–	–	586	–	- 83
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	580	- 157	–	–	–	23	446
Senioranleihen	24.021	3.028	–	337	–	17	27.403
Commercial Paper	–	–	–	–	–	–	–
Bankschulden	3.304	- 1.986	–	2	–	–	1.320
EUROFIMA-Darlehen	200	- 200	–	–	–	–	–
Leasingverbindlichkeiten [2]	4.931	- 1.164	35	55	1.202	0	5.059
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	191	- 25	–	–	14	–	180
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	97	- 16	1	0	- 4	–	78
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	**33.324**	**- 520**	**36**	**394**	**1.212**	**40**	**34.486**
Insgesamt	**32.468**	**- 333**	**36**	**394**	**1.798**	**40**	**34.403**

[1] Die Abgänge bei den Finanzforderungen folgen den Ausweisänderungen in der Kapitalflussrechnung.
[2] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2021 1.244 Mio. €. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

in Mio. €	Per 01.01.2020	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Währungseffekte	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Nicht zahlungswirksame Veränderungen: Aufzinsung [1]	Per 31.12.2020
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	- 393	- 511	7	- 10	51	–	- 856
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	707	- 155	–	–	–	28	580
Senioranleihen	20.966	3.249	–	- 209	–	15	24.021
Commercial Paper	890	- 890	–	–	–	–	–
Bankschulden	626	2.678	3	- 3	–	–	3.304
EUROFIMA-Darlehen	200	–	–	–	–	–	200
Leasingverbindlichkeiten [1]	5.015	- 995	–	- 60	972	- 1	4.931
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	77	114	–	–	–	–	191
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	212	- 105	10	- 2	- 18	–	97
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	**28.693**	**3.896**	**13**	**- 274**	**954**	**42**	**33.324**
Insgesamt	**28.300**	**3.385**	**20**	**- 284**	**1.005**	**42**	**32.468**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2020 1.076 Mio. €. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird nach IFRS 8 (»Geschäftssegmente«) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Vorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen bzw. Teilergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.



Folgende Segmente des Systemverbunds Bahn werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Fernverkehr:** Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Regio:** Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Cargo:** Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich, Polen und Spanien.
- **DB Netze Fahrweg:** Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- **DB Netze Personenbahnhöfe:** In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland gebündelt.
- **DB Netze Energie:** Das Segment DB Netze Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- **Beteiligungen / Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen / Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Neben dem Systemverbund Bahn bestehen die folgenden Segmente:

- **DB Schenker:** Im Segment DB Schenker werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- **DB Arriva:** Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und / oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen / Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gem. Konzern-Bilanz übergeleitet.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (Kapitalmanagement im DB-Konzern 195 f.).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (v.a. in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital; im Vergleich zum Vorjahr sind die Forderungen aus Planvermögen hierin nicht mehr enthalten.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Ergebnisabführungsverträgen.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft bzw. erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen im Abschnitt Grundlagen und Methoden 192 ff. beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden i.d.R. zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (z.B. Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gem. IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2021		2020	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+ 100 BP [1]	- 100 BP [1]	+ 100 BP [1]	- 100 BP [1]
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	- 6	+ 5	+ 13	- 14
davon Jahresergebnis	- 12	+ 12	- 4	+ 4
davon direkt im Eigenkapital	+ 6	- 7	+ 17	- 18

[1] Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gem. IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 %-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, z.B., wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (bzw. aufgewertet) gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2021		2020	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
in Mio. €	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
USD	+ 13	- 13	+ 9	- 9
CNY	+ 3	- 4	+ 5	- 6
CZK	- 1	+ 2	0	0
SAR	0	0	- 2	+ 2
SGD	- 4	+ 4	- 3	+ 3
HKD	+ 1	- 1	- 8	+ 8
HUF	0	0	- 2	+ 2
RON	0	0	+ 5	- 7
TWD	- 5	+ 6	- 2	+ 3
KRW	0	0	- 1	+ 1
TRY	- 3	+ 3	- 2	+ 3

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko i.S.d. IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden z.B. durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gem. IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (bzw. höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2021		2020	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 32	- 32	+ 38	- 38
davon direkt im Eigenkapital	+ 32	- 32	+ 38	- 38
Diesel	+ 20	- 20	+ 22	- 22
Kohle	+ 12	- 12	+ 16	- 16

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

	Finanzielle Vermögenswerte/Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden: Finanzinstrumente		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	406	164	- 134	- 108	- 272	- 18	-	38
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	219	379	- 134	- 108	- 83	- 271	2	-

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und der norwegischen Krone, gestiegen. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich parallel dazu verringert. Die erhaltenen Barsicherheiten überwogen. Das maximale Einzelrisiko (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 68 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 31 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen per 31. Dezember 2021 alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) 216 ff.).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2021 / in Mio. €	**2022**		**2023**		**2024–2026**		**2027–2031**		**2032ff.**	
	Zins fix / variabel	**Tilgung**	**Zins fix / variabel**	**Tilgung**	**Zins fix / variabel**	**Tilgung**	**Zins fix / variabel**	**Tilgung**	**Zins fix / variabel**	**Tilgung**
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	157	–	156	–	157	–	5	–	–
Senioranleihen	364	1.576	336	1.960	811	6.238	774	9.543	829	8.222
Bankschulden	0	1.315	0	1	–	–	0	4	–	–
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	75	983	60	824	125	1.472	110	1.076	183	716
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	19	3	19	7	56	4	72	0	14
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	70	–	5	–	1	–	2	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	7.817	–	96	–	13	–	5	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	1.550	–	6	–	27	–	170	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	33	325	32	124	78	692	58	576	2	134
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	1.189	–	9	–	0	–	–	–	–
Energiepreisderivate	0	–	0	–	1	–	0	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	69	14	68	417	145	2.820	109	1.715	53	1.553
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	784	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	1.335	–	16	–	5	–	–	–	–
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Energiepreisderivate	- 51	–	- 23	–	- 6	–	–	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	- 130	- 328	- 129	- 618	- 306	- 3.558	- 222	- 2.376	- 109	- 1.725
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	- 818	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	- 2.532	–	- 26	–	- 5	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	18	–	–	–	–	–	–	–	–

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2020 / in Mio. €	2021		2022		2023–2025		2026–2030		2031ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	157	–	157	–	313	–	5	–	–
Senioranleihen	381	1.809	325	1.545	800	5.816	722	8.583	567	6.384
Bankschulden	- 2	2.900	–	402	–	–	–	2	–	–
EUROFIMA-Darlehen	8	200	–	–	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	69	1.024	54	753	109	1.423	101	1.061	143	670
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	27	3	27	6	78	3	56	0	3
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	87	–	2	–	6	–	2	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen [1]	–	5.948	–	476	–	77	–	4	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten [1]	–	1.385	–	4	–	14	–	139	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	55	244	46	201	130	609	106	1.631	8	212
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	91	–	1	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	2.438	–	1	–	0	–	–	–	–
Energiepreisderivate	37	–	20	–	17	–	0	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	47	63	45	28	100	1.611	60	1.208	22	447
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	40	–	0	–	0	–	–	–	–
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Energiepreisderivate	- 3	–	- 2	–	0	–	–	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	- 117	- 289	- 109	- 231	- 287	- 2.234	- 208	- 2.821	- 47	- 642
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	- 24	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	- 2.581	–	0	–	- 39	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	16	–	–	–	–	–	–	–	–

[1] Zahlen angepasst.

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2021 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2021 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2020) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2021 flüssige Mittel von 4.591 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.411 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gem. IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gem. den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Senioranleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 angegeben:

	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert		Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert				Derivate in Sicherungsbeziehungen		Zu fortgeführten Anschaffungskosten		Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7		Insgesamt	
			mit Recycling		ohne Recycling									
PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	**2021**	**2020**
BUCHWERT														
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	69	30	2	2	29	25	355	151	1.085	902	356	238	**1.896**	**1.348**
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	14	9	1	1	-	-	36	4	12.645	9.781	780	684	**13.476**	**10.479**
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	21	27	-	-	-	-	179	292	26.610	23.931	4.053	3.873	**30.863**	**28.123**
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	6	9	-	-	-	-	13	51	12.501	12.509	3.643	3.365	**16.163**	**15.934**
Nettoergebnis	8	- 2	-	-	-	-	-	-	38	- 5	- 510	- 543	**- 464**	**- 550**

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 16 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen von 449 Mio. € (im Vorjahr: 429 Mio. €) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten.

Sonstige Angaben

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2021: 26 Mio. €, per 31. Dezember 2020: 33 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Mögliche weitere Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie aufgrund fehlender Rechtsgrundlage weder im Zeitpunkt ihres Eintritts noch im Umfang einschätzbar sind.

Zum Bilanzstichtag waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Begebung und Übertragung von Wechseln	2	-
Gewährleistungsverpflichtungen	0	-
Sonstige Eventualschulden	109	132
Insgesamt	**111**	**132**

In den sonstigen Eventualschulden sind u.a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2021 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 16 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 5 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 19 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf Fahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Mögliche nicht bilanzierte Schadenersatzverpflichtungen sind in den Eventualschulden nicht berücksichtigt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden können.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON		
Sachanlagevermögen	21.196	18.499
immateriellen Vermögenswerten	35	32
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	455	435
Insgesamt	**21.686**	**18.966**
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	212	370
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	2.204	2.648

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegen-

überstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hat bzw. hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen bzw. für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 455 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 435 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

(36) STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe-Vereinbarungen von Verkehrskonzessionen).


GRI 203-1

Infrastrukturverträge

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, §4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, z.B. zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. §§10ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse von 10.268 Mio. € (im Vorjahr: 9.468 Mio. €) erzielt, davon 4.052 Mio. € (im Vorjahr: 3.561 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der sog. Aufgabenträger. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (z.B. Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sog. Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von der DB Regio AG und den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 5.824 Mio. € (im Vorjahr: 5.292 Mio. €) (Anhangziffer (1) 197f.). Dieser Betrag enthielt im Berichtsjahr 1.392 Mio. € (im Vorjahr: 1.294 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 1.386 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 1.237Mio. €) (Anhangziffer (1) 197f.).

Rund 74 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2025, rund 40 % bis mindestens 2030 und rund 28 % bis mindestens 2033. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt wird.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen i.S.d. IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die vom Bund beherrschten und gemeinschaftlich beherrschten Unternehmen sowie die Unternehmen, bei denen der Bund maßgeblichen Einfluss ausüben kann,
- verbundene nicht konsolidierte bzw. assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19) 210ff., (28) 216ff. und (29) 220f.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) 198, (5) 199, (9) 203, (13) 205ff., (31) 221ff., (35) 235f. und (37) 236 ausgewiesen.

Wesentliche bzw. gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:



Beziehungen zum Bund

	Bund	
PER 31.12. / in Mio. €	**2021**	2020
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.079	1.230
Miete und Leasing	0	1
Sonstige Leistungen	1	0
Investitionszuschüsse [1]	8.055	7.282
Sonstige Ertragszuschüsse	2.777	422
	11.912	**8.935**
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	362	318
Miete und Leasing	16	14
Sonstige Leistungen	47	53
Rückführung Darlehen	157	163
Rückführung Investitionszuschüsse	22	18
	604	**566**
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen [2]	310	305
Ungesicherte Verbindlichkeiten [2]	589	816
Bestand der erhaltenen Bürgschaften [2]	2.024	1.179

[1] Einschließlich 52 Mio. € (im Vorjahr: 136 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.
[2] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt:innen sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Eingliederungschancen am Arbeitsmarkt wurden die entsprechenden Regelungen im SGB III neu gefasst. Nach §54 SGB III fördert die Bundesagentur für Arbeit eine berufliche Einstiegsqualifizierung mit einem Zuschuss von bis zu 247 € monatlich (seit 1. August 2020, davor: 243 € monatlich). Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« rund 180 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.

Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und erstmals eine Laufzeit von zehn Jahren – doppelt so lange wie die Vorgängervereinbarung LuFV II.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöhte sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöhte sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Weiterhin wurde beim Brückenprogramm vereinbart, im Zeitraum 2020 bis 2029 insgesamt 2.000 Brücken umfassend zu modernisieren.

Des Weiteren wurden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, z.B. zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie durch zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III zudem eine Nachverhandlungsklausel Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, z.B. erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann.

Während der Laufzeit der LuFV III untersuchen die Vertragsparteien, ob ab 1. Januar 2025 für die LuFV III bzw. ab 1. Januar 2030 für die nachfolgende LuFV IV andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um eine Verbesserung der Aussagekraft über den Zustand der Schienenwege zu erreichen.

Darüber hinaus soll bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang (UWZ) zwischen verfügbaren Mitteln und damit erzielbarer Qualität zur Vereinbarung der Qualitätsziele spätestens am 31. Dezember 2022 hergestellt und anschließend umgesetzt werden, um den bisher angewendeten Generationenansatz abzulösen.

Sollten sich die Vertragsparteien bis spätestens 30. Juni 2024 nicht auf die Anwendung anderer oder ergänzender Qualitätsparameter einigen oder sollte es auf Grundlage des einvernehmlich vereinbarten Modells keinen belastbaren UWZ geben, ist der Bund berechtigt, die LuFV III zum Ende des Kalenderjahres 2024 zu kündigen.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese ist zum 1. Januar 2018 in Kraft getreten und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind u.a. eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18 % der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gem. ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes zum Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, der BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sog. Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem prozentualen Beitrag von 0 bis 15 % vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des ERTMS (European Rail Traffic Management System) – Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz gewährt.



Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG Fördermittel der Europäischen Union.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen u.a. Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft u.a. erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Im Berichtsjahr wurden Zinslose Darlehen nach dem BSWAG von 157 Mio. € (im Vorjahr: 163 Mio. €) im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund zurückgezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten von 143 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 236 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen belief sich per 31. Dezember 2021 aufgrund von fristgerechter Tilgung auf 0 € (per 31. Dezember 2020: 200 Mio. €).

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2020 16 neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 2.646 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2030 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) bildet eine Vereinbarung gem. §21 Abs. 8 DBGrG zu §21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni/17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; jetzt Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV]) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni/28. Juli 2015 dieser Vereinbarung ihre Zustimmung erteilt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein:e Mitarbeiter:in im Bestand der DB JobService GmbH (Beamt:in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10 % der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Am 3. Juni 2021 trat das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des DBGrG über die Personalkostenerstattung für zugewiesene Beamt:innen in Kraft. Demnach erstattet der Bund nur noch die Kosten für vor dem 1. Januar 2020 vollzogene Rationalisierungsmaßnahmen.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2021 der DB JobService GmbH wurden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus §21 Abs. 5 und 6 DBGrG i.H.v. insgesamt 38,2 Mio. € (einschließlich 10 % Aufwendungsersatz) ausgewiesen.

Durch die Rückwirkung des neuen Gesetzes leistete die DB AG im Geschäftsjahr 2021 Rückerstattungen an das BEV für die Jahre 2020 und 2021 i.H.v. 1,0 Mio. €.

Am 1. Januar 2020 ist das vom Bundeskabinett am 9. Oktober 2019 beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 in Kraft getreten. Durch die im Klimaschutzprogramm vereinbarten Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55 % weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. U.a. sind die Einführung einer CO_2-Bepreisung sowie ein umfangreiches Maßnahmenbündel im Sektor Verkehr vorgesehen.

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i.H.v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das BMF und das BMVI, jetzt BMDV sowie die DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital und als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte im November 2021 durch den Bund die Auszahlung der Tranchen für die Jahre 2020 und 2021 i.H.v. insgesamt 2,125 Mrd. € an die DB AG, die die Mittel unmittelbar an die DB Netz AG (1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (1 Mrd. €) weitergereicht hat.

Im Juni 2020 verständigte sich der Bund auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Diese Maßnahmen enthielten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzten zugleich branchenspezifische Impulse in den Jahren 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen Entwicklungen: Für den partiellen Schadensausgleich wurde bereits im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd. € vorgesehen. Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf das Jahr 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission 2020 nicht abgeschlossen werden konnte. Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der Europäischen Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:

- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio. € erhöht.
- Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € wurden im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt, zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio. € zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortführung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 erfolgreich abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die Abstimmung mit der Europäischen Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund hälftig am ÖPNV-Rettungsschirm beteiligte. Auch 2021 beteiligte sich der Bund mit einem weiteren Beitrag i.H.v. 1 Mrd. € für die Fortsetzung der Branchenlösung, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den ÖPNV soll auch im Jahr 2022 fortgeführt werden.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 130 Mio. € (im Vorjahr: 112 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 84 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 6 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen von 7 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen (Anhangziffer (28) 216 ff.).

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 337 Mio. € (im Vorjahr: 345 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2021 wurden Bürgschaften von insgesamt 3 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €) gewährt; davon entfielen 3 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in T €	2021	2020
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	674	665

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter:innen im Aufsichtsrat.

Vergütung des Vorstands

in T €	2021	2020
Kurzfristig fällige Leistungen	4.129	3.881
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.880	1.633
Andere, langfristig fällige Leistungen [1]	1.894	-1.079
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	**7.903**	**4.435**
fixer Anteil	6.009	5.514
variabler Anteil [1]	1.894	-1.079
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder [2] per 31.12.	26.575	28.000
Rückstellungen für Long-term Incentives (LTI) per 31.12.	3.842	1.873
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	4.102	3.855
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	9.619	10.123
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen [2] per 31.12.	164.086	181.297

[1] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term Incentives (LTI). Alle Vorstandsmitglieder haben auf ihre variablen Vergütungsanteile für das Jahr 2021 verzichtet.
[2] Angabe der Defined Benefit Obligation.

Über die vorgenannten Rückstellungen hinaus bestehen zum Abschlussstichtag keine sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen. Darüber hinaus ergibt sich aufgrund von Planänderungen bei Ruhegeldzusagen im Berichtsjahr ein nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand von 1.604 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €).

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term-Incentive-[LTI-]Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor).

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart. Im Fokus des LTI für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen.

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor.

Vergütung des Aufsichtsrats

in T €	2021	2020
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	1.010	746
davon kurzfristige Bezüge	1.010	746
davon fester Anteil	496	517
davon erfolgsorientierter Anteil [1]	323	-
davon Sitzungsgeld	45	48
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	54	61
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inkl. Sitzungsgeld)	92	120

[1] Alle Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende variable Vergütung für das Jahr 2021 verzichtet.



Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2021 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug im Berichtsjahr 8.913 Tsd. € (im Vorjahr: 5.181 Tsd. €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Senioranleiheemissionen

Bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses wurden im Jahr 2022 von der DB Finance folgende Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
300 Mio. AUD (rund 191 Mio. €)	20,0	3,350	Institutionelle Investoren v.a. in Asien
200 Mio. EUR	5,0	0,791	Privatplatzierung
750 Mio. EUR	12,0	1,375	Institutionelle Investoren v.a. in Europa

EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen zugunsten der DB Cargo AG wettbewerbsverzerrende Beihilfen. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ausdrücklich ergebnisoffen. Die Bundesrepublik Deutschland und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe zurückgewiesen. Die Maßnahmen enthalten danach schon tatbestandlich keine Beihilfen.

Verschärfung Ukraine-Krise

Am 24. Februar 2022 haben die Streitkräfte der Russischen Föderation die Invasion der Ukraine begonnen. Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht umfassend absehbar und quantifizierbar. Auswirkungen werden sich u.a. infolge von Sanktionen gegen Russland ergeben. Darüber hinaus wird der Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise Auswirkungen auf den DB-Konzern haben.

Änderungen im Vorstand

Herr Ronald Pofalla (Ressort Infrastruktur) verlässt die DB AG und beendet seinen Vorstandsvertrag vorzeitig zum 30. April 2022.

(40) BEFREIUNG VON TOCHTERUNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von den Erleichterungsvorschriften des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB Gebrauch zu machen und sich von den Offenlegungsvorschriften der §§ 325 bis 329 HGB befreien zu lassen:

- Autokraft GmbH, Hamburg
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin
- DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz
- DB Competition Claims GmbH, Berlin
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin
- DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
- DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Stuttgart
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB SEV GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig
- EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- infraView GmbH, Mainz
- ioki GmbH, Frankfurt am Main
- MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Rülzheim
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Global Management & Services GmbH, Essen
- Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- Schenker Technik GmbH, Essen
- SIGNON Deutschland GmbH, Berlin
- TFG Transfracht GmbH, Mainz
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg




102-10
102-45

(41) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

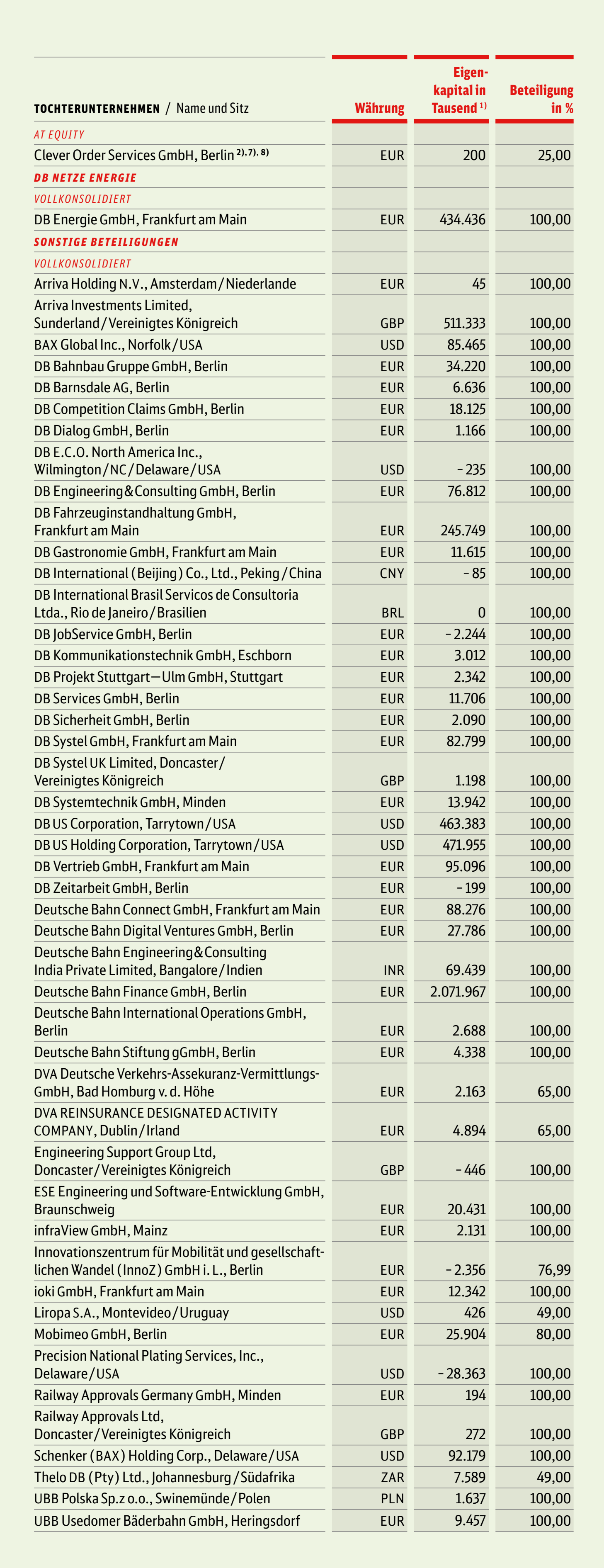
(gem. § 313 Abs. 2 HGB)

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	5.550	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.626.465	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-6.421	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken [2),3)]	EUR	449	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande [2),3)]	EUR	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2),4)]	EUR	297	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	27.303	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	16.112	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.512	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	7.980	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.468	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	9.290	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.351.889	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	8.128	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	55.890	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.321	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	15.692	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	-6.743	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	65.001	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.123	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.131	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.013	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.981	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	907	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.800	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.711	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.273	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.864	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg	EUR	12.113	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	30.127	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	5.129	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	22.993	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.087	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	105	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	-6.483	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	21.250	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.690	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	150.358	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	19	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	21.411	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	EUR	3.722	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.584	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	EUR	17.527	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
AT EQUITY			
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2),3)]	EUR	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg [2),4)]	EUR	618	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2),3)]	EUR	239	42,00
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main [4)]	EUR	33	30,66
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen [2),4)]	EUR	98	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2),4)]	EUR	218	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2),3)]	EUR	9.101	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen [2),5)]	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2),4)]	EUR	997	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2),4)]	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2),4)]	EUR	141	53,59
OstalbMobil GmbH, Aalen [2),4)]	EUR	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2),4)]	EUR	482	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau [2),4)]	EUR	330	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken [2),4)]	EUR	51	16,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2),4)]	EUR	25	39,80
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2),4)]	EUR	192	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain – VAB GmbH, Aschaffenburg [2),6)]	EUR	25	36,44
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2),4)]	EUR	305	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz [2),4)]	EUR	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg [2),4)]	EUR	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2),4)]	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen [2),4)]	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2),3)]	EUR	215	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2),3)]	EUR	138	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2),3)]	EUR	684	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH&Co. KG, Schleswig [2),4)]	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2),4)]	EUR	580	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern [2),4)]	EUR	231	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2),4)]	EUR	121	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2),4)]	EUR	261	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen [2),7)]	EUR	101	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2),3)]	EUR	227	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2),4)]	EUR	27	20,63
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	6.858	56,23
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	EUR	145	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/Belgien	EUR	1.702	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	218.043	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	58.696	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	590.672	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	EUR	7.848	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	5.709	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.856	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	14.566	100,00
DB Cargo Components Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	325	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	69.760	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	16.985	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/Frankreich	EUR	25.829	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ/Ungarn	HUF	10.721.252	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	753	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	25.905	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	31.191	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	2.850	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	11.275	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.734	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	3.600	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	19.434	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	473.589	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	242.545	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	-1.475	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	196	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	19.059	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	15.904	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.697	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	37.983	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	-7.040	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	93.817	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.342	70,29
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.434	96,82
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	16.629	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.118	68,86
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	138.472	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	113.673	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid/Spanien	EUR	1.424	70,29
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	5.226	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	280.066	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	-995	46,11
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	18.755	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	1.800	51,79
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	935	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	2.255	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	EUR	5.439	43,11
TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.258	100,00
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	7.805	70,29
Transfesa France SAS, Aubervilliers/Frankreich	EUR	1.568	70,29

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	EUR	25.807	70,29
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	373	70,29
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	GBP	573	70,29
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss [2),7)]	EUR	6.793	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2),4)]	EUR	872	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien [2),3)]	CZK	18.130	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2),3)]	EUR	5.291	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich [2)]	EUR	14.354	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln [2),4)]	EUR	1.807	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2),3)]	EUR	3.693	62,02
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2),4)]	EUR	4.977	35,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg [2),4)]	EUR	48	39,20
Hispanauto Empresas Agrupadas A.E.I.E.©, Madrid/Spanien [3)]	EUR	952	52,76
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien [2),3)]	EUR	-21.778	36,77
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2),4)]	EUR	18.451	52,18
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2),4)]	EUR	13.526	41,78
Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien [2),3)]	EUR	11	49,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande [2),3)]	EUR	477	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2),4)]	EUR	1.911	76,09
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen [2),4)]	PLN	53.940	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal [4),8)]	EUR	-85	35,15
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2),4)]	EUR	399	52,41
Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz [2),4)]	CHF	717	36,80
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.378	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.615	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	10.198.539	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.579	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	EUR	1.806	94,02
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	907	87,05
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	EUR	22.963	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2),3)]	EUR	513	49,90
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main [2),9)]	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux/Frankreich [2),7)]	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2),4)]	EUR	4.836	24,53
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln [2),10)]	EUR	6	57,55
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2),4)]	EUR	2.908	36,55
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	8.690	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	2.558.453	100,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
AT EQUITY			
Clever Order Services GmbH, Berlin [2), 7), 8)]	EUR	200	25,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	434.436	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	511.333	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	85.465	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	34.220	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	6.636	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.166	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	-235	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	76.812	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	245.749	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	11.615	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	-85	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	0	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	-2.244	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	EUR	3.012	100,00
DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.342	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.706	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.090	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	82.799	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	1.198	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	13.942	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.955	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	95.096	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	-199	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	88.276	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	27.786	100,00
Deutsche Bahn Engineering & Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	69.439	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.071.967	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.688	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.338	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.163	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	4.894	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	-446	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	20.431	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	2.131	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	-2.356	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.342	100,00
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	426	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	25.904	80,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	-28.363	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	194	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	272	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.179	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	7.589	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.637	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	9.457	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
ANTEILMÄSSIG			
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
AT EQUITY			
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf [2), 4)]	EUR	976.421	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz [4)]	EUR	1.547.995	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin [2), 4)]	EUR	-37.356	75,98
inno2grid GmbH, Berlin [2), 4)]	EUR	231	50,00
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main [4)]	EUR	3.608	20,51
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main [2), 4)]	EUR	50	20,02
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien [2), 3)]	SAR	1.252	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2), 3)]	EUR	1.719	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2), 3)]	EUR	165	53,00
FAIR VALUE			
Eurail B.V., Utrecht / Niederlande [2), 3)]	EUR	3.683	28,72
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg [2), 3)]	EUR	3.615	24,47
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin [2), 4)]	EUR	4.221	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf [2), 4)]	EUR	0	100,00
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	524	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid / Spanien	EUR	93	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.346	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	79	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	-97	100,00
ARRIVA autobusy a.s., Chrudim / Tschechien	CZK	493.916	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń / Polen	PLN	-57.118	99,80
Arriva City s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	516.586	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	16.343	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	166.644	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, druzba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper / Slowenien	EUR	14.621	99,95
Arriva Durham County Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	28.756	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol / Spanien	EUR	21.809	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek / Kroatien	HRK	270.686	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest / Ungarn	HUF	39.939.564	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	63.151	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar / Gibraltar	GBP	4.229	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	60	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	60	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigen-kapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva International Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	1.173.523	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	EUR	133	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada / Portugal	EUR	131.138	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand / Italien	EUR	1.029	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand / Italien	EUR	234.365	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	3.279	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	18.719	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	469	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok / Slowakei	EUR	12.853	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada / Portugal	EUR	47	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac / Serbien	RSD	853.889	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	17.544	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	82.611	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid / Spanien	EUR	38.385	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	60.238	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	EUR	160	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce / Slowakei	EUR	5.056	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	18.606	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	6.572	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	-2.792	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava / Tschechien	CZK	1.081.022	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	97.345	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra / Slowakei	EUR	-866	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	3.725	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	11.424	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky / Slowakei	EUR	12.467	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Nacka / Schweden	SEK	18.916	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	327.503	100,00
Arriva plc, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	925.051	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	9.323	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes / Portugal	EUR	3.132	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	31.409	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	-61.962	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń / Polen	PLN	58.091	100,00
Arriva Scotland West Limited, Glasgow / Vereinigtes Königreich	GBP	2.267	100,00
Arriva Service A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	2.707	100,00
Arriva Service AB, Stockholm / Schweden	SEK	3.576	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno / Slowakei	EUR	9.809	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr / Tschechien	CZK	62.077	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra / Slowakei	EUR	17.363	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid / Spanien	EUR	59.848	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid / Spanien	EUR	144	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy / Tschechien	CZK	832.147	100,00
Arriva Sverige AB, Nacka / Schweden	SEK	213.143	100,00
Arriva Tag AB, Nacka / Schweden	SEK	5.225	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	1.229	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	11.949	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	73.624	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	3.325	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	112.426	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest / Rumänien	RON	19.342	100,00
Arriva Trains Wales / Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	7.216	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag / Tschechien	CZK	3.626.841	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	-643	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL,SA, Almada / Portugal	EUR	115.623	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava / Slowakei	EUR	15.734	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Udine S.P.A., Udine / Italien	EUR	85.029	60,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	421.188	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	81.800	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	4.552	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.480	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	246.163	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig / Italien	EUR	611	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid / Spanien	EUR	338	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	354.720	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	25.264	100,00
Arriva, druzba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj / Slowenien	EUR	49.544	100,00
ArrivaBus Kft., Székesfehérvár / Ungarn	HUF	28.931.725	99,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac / Kroatien	HRK	5.387	68,06
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia / Spanien	EUR	3.212	100,00
Autoprometno poduzece d.d. Požega, Požega / Kroatien	HRK	72.166	66,02
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	EUR	5.889	100,00
Autotrans d.d., Cres / Kroatien	HRK	70.367	73,18
Autotrans Lika d.d., Otočac / Kroatien	HRK	2.491	58,14
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo / Italien	EUR	10	93,67
Botniatag AB, Umeå / Schweden	SEK	407	60,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia / Spanien	EUR	238	100,00
BUS Service Járműjavító es Szolgáltató Kft., Budapest / Ungarn	HUF	3.128.529	99,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	39.218	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	96.061	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	199.187	100,00
BUSDAN 38 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	45.429	100,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	25.761	100,00
BUSDAN 40 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	47.987	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
BUSDAN 42 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	13.143	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	308	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno / Tschechien	CZK	277.422	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 1.251	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid / Spanien	EUR	53.021	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid / Spanien	EUR	283	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol / Spanien	EUR	402	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 39.789	100,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	8	100,00
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice / Slowenien	EUR	3.318	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno / Tschechien	CZK	64.258	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	14.953	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	78.323	100,00
MTL Services Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	115.974	100,00
NETOSEC S.L., Madrid / Spanien	EUR	30	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen / Niederlande	EUR	421	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek / Kroatien	HRK	3.390	99,88
Premier Buses Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	2.000	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava / Slowakei	EUR	1.245	60,50
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	- 2	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.189	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	26.652	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.012	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada / Portugal	EUR	7.091	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes / Portugal	EUR	2.052	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia / Italien	EUR	200	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia / Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao / Portugal	EUR	- 6	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup / Dänemark	DKK	6.276	100,00
Velebit Turist d.o.o., Gospić / Kroatien	HRK	- 954	73,18
White Rose Bus Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	35.998	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	2.496	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester / Vereinigtes Königreich	GBP	56	100,00
AT EQUITY			
AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg / Schweden [2),3)]	SEK	633	24,00
Aquabus BV, Heerenveen / Niederlande [2),4)]	EUR	5.291	50,00
ATOC Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4)]	GBP	- 16.961	23,81

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1)]	Beteiligung in %
Autopromet d.d. Slunj, Slunj / Kroatien [2),4)]	HRK	7.635	20,37
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon / Portugal [4)]	EUR	90.746	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo / Italien [2),3)]	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo / Italien [2),3)]	EUR	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol / Spanien [2),6)]	EUR	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol / Spanien [2),3)]	EUR	177	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin / Italien [2),4)]	EUR	115	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid / Spanien [2),4)]	EUR	13.816	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco / Italien [2),3)]	EUR	10	58,73
London Overground Rail Operations Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4),8)]	GBP	894	50,00
NRES Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4)]	GBP	71	20,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand / Italien [4),8)]	EUR	9.861	50,00
Rail Settlement Plan Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4)]	GBP	- 567	20,00
Rail Staff Travel Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4)]	GBP	- 2.208	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO) / Italien [2),4)]	EUR	56	33,33
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone / Italien [2),4)]	EUR	928	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia / Italien [2),4)]	EUR	125	24,98
Train Information Services Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),4)]	GBP	- 15	20,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest / Italien [3)]	EUR	63.060	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol / Spanien [2),3)]	EUR	2	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham / Vereinigtes Königreich [2),3)]	GBP	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London / Vereinigtes Königreich [2),9)]	GBP	0	50,00
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France / Frankreich	EUR	1.674	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama / Bahrain [11)]	BHD	895	49,00
Anterist+Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge / Belgien	EUR	1.723	100,00
AO Schenker, Moskau / Russland	RUB	- 268.954	100,00
AS Schenker, Tallinn / Estland	EUR	7.623	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import- Export SAS, Stiring-Wendel / Frankreich	EUR	1.845	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	EUR	1.142	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	1.273	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien / Österreich	EUR	71	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg / Luxemburg	SEK	37.653	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	30	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex / Frankreich	EUR	277.929	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh / Kambodscha	USD	2.281	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk / Belarus (Weißrussland)	BYN	718	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest / Rumänien	RON	27.823	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City / Philippinen	PHP	528.778	99,94
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park / Südafrika [11)]	ZAR	63.150	47,00
DP Schenker, Kiew / Ukraine	UAH	- 38.314	100,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	827	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas / Venezuela	VES	8.707	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	5.078	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00



TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigen-kapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg / Schweden	SEK	7.414	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona / Italien	EUR	2.649	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong / Hongkong	HKD	8.884	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	32.850	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29	69,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn / Polen	PLN	3.555	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien / Österreich	EUR	17	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau / Moldawien	MDL	3.414	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake / USA	USD	-711	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping / Schweden	SEK	85.994	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping / Schweden	SEK	16.863	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	32.675	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg / Schweden	SEK	68.592	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg / Schweden	SEK	129.765	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå / Schweden	SEK	24.962	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö / Schweden	SEK	132.136	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad / Schweden	SEK	49.155	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro / Schweden	SEK	80.397	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	53.116	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	174.822	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg / Schweden	SEK	555	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby / Schweden	SEK	12.594	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby / Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås / Schweden	SEK	34.712	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge / Schweden	SEK	34.856	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara / Schweden	SEK	43.700	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö / Schweden	SEK	58.221	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping / Schweden	SEK	66.006	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad / Schweden	SEK	41.909	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik / Schweden	SEK	9.659	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö / Schweden	SEK	37.669	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping / Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle / Schweden	SEK	37.548	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå / Schweden	SEK	30.924	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred / Schweden	SEK	18.447	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo / Schweden	SEK	87.005	100,00
KB Tveta-Valsta 4:5 Södertälje, Stockholm / Schweden	SEK	9.106	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås / Schweden	SEK	63.764	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå / Schweden	SEK	45.801	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki / Finnland	EUR	925	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere / Finnland	EUR	1.901	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu / Finnland	EUR	1.341	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku / Finnland	EUR	661	100,00
Kiitoterminaali Oy, Oulu / Finnland	EUR	625	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg / Schweden	SEK	10.591	100,00
Lauri Vähälä Oy, Oulu / Finnland	EUR	5.504	100,00
Loserco Andalucia, S.L., Cordoba / Spanien	EUR	1.085	100,00
Loserco Logistica y Servicios de Cordoba, S.L., Cordoba / Spanien	EUR	2.527	100,00
Loserco Malaga, S.L., Cordoba / Spanien	EUR	975	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange / Luxemburg	EUR	1.850	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Rülzheim	EUR	61.171	69,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigen-kapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	146	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta / Indonesien	USD	25.342	71,00
Redhead Freight Limited, Hounslow / Vereinigtes Königreich	GBP	-3.378	100,00
Redhead Holdings Limited, Hounslow / Vereinigtes Königreich	GBP	1.148	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia / Finnland	EUR	678	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien / Österreich	EUR	141.714	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur / Singapur	SGD	807.820	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong / Hongkong	HKD	574.448	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon / Irland	EUR	55.650	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai / Vereinigte Arabische Emirate [11]	AED	205.721	49,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane / Laos	LAK	609.469	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland / Neuseeland	NZD	7.183	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok / Thailand [11]	THB	446.881	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand	THB	1.851.686	49,00
Schenker A.E., Athen / Griechenland	EUR	2.007	100,00
Schenker A/S, Hvidovre / Dänemark	DKK	149.769	100,00
Schenker AB, Göteborg / Schweden	SEK	1.839.080	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg / Schweden	SEK	132.510	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.699.098	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami / USA	USD	177.863	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda / Angola	AOA	71.554	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires / Argentinien	ARS	461.563	100,00
Schenker AS, Oslo / Norwegen	NOK	649.006	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria / Australien	AUD	155.809	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking / China	CNY	1.006	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	99.409	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau / Russland	RUB	426.496	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago / Chile	CLP	7.780.339	100,00
Schenker China Ltd., Pudong / Shanghai / China	CNY	3.068.936	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg / Schweden	SEK	10.757	100,00
Schenker d.d., Ljubljana / Slowenien	EUR	23.327	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo / Bosnien-Herzegowina	BAM	1.444	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb / Kroatien	HRK	20.380	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci / Serbien	RSD	259.691	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg / Schweden	SEK	135.272	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	-717	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Parañaque-Stadt / Philippinen	PHP	104.368	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., Sao Paulo / Brasilien	BRL	88.832	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje / Mazedonien	MKD	98.772	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo / Ägypten	EGP	124.292	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia / Bulgarien	BGN	48.866	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg / Schweden	EUR	11.059	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	16.009	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.637	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong / Hongkong	HKD	20.105	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	EUR	227.186	100,00
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	3.924	100,00
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur / Singapur	SGD	2.141	100,00



TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami / USA	USD	1.294	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi / Indien	INR	5.444.894	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong / Hongkong	HKD	2.579.472	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau / Macau	HKD	32.007	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City / Mexiko	MXN	1.127.772	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI) / Italien	EUR	96.441	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang / China	CNY	152.579	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty / Kasachstan	KZT	- 27.651	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat / Sultanat Oman	OMR	884	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul / Republik Korea	KRW	94.330.459	100,00
Schenker Limited, London / Vereinigtes Königreich	GBP	53.224	100,00
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	KES	- 151.219	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch [11]	BDT	391.801	40,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu / China	CNY	38.496	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing / China	CNY	23.873	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou / China	CNY	88.684	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing / China	CNY	281.556	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan / China	CNY	58.801	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur / Malaysia [11]	MYR	336.033	40,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai / China	CNY	135.247	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen / China	CNY	14.852	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou / China	CNY	130.629	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand [11]	THB	- 148.407	49,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen / China	CNY	89.244	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg / Schweden	SEK	91.561	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt / Philippinen	PHP	19.128	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate [11]	AED	42.218	49,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam / Niederlande	EUR	75.584	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest / Rumänien	RON	349.968	99,53
Schenker Logistics S.A., Barcelona / Spanien	EUR	119.930	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	72.086.684	51,00
Schenker Logistics W.L.L , Doha / Katar [11]	QAR	2.764	49,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange / Luxemburg	EUR	5.773	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City / Philippinen	PHP	382.687	99,94
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca / Marokko	MAD	14.926	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	AED	316.301	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon / Myanmar	MMK	4.568.203	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	NAD	- 5.826	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	30.911	100,00
Schenker Nemzetközi Szállitmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	HUF	6.687.424	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	EUR	27.975	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha / Katar [11]	QAR	2.040	49,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	CAD	117.286	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	EUR	99.476	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	USD	1.406	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	PEN	- 1.120	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	PHP	89.338	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt / Philippinen	PHP	939.636	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	SEK	503.132	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	44.441	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	GTQ	- 22.380	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	6.783	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	SAR	27.304	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	CHF	74.971	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	CNY	47.890	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	SGD	431.917	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando / Südafrika	ZAR	193.454	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	286.386	99,68
SCHENKER spol. s r.o., Prag / Tschechien	CZK	1.427.135	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.809	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	5.661	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures / Portugal	EUR	12.546	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	21.926	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	5.014	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	956.145.803	100,00
Schenker, Inc., New York / USA	USD	203.144	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu / Türkei	TRY	211.336	55,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai / Hongkong	HKD	7.245	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio / Japan	JPY	6.912.271	60,00
SIA Schenker, Riga / Lettland	EUR	5.270	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn / Estland	EUR	390	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	3.273	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach / Schweiz	CHF	10.757	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg / Schweden	SEK	1.181	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.086	100,00
Transportes Santos Campos S.A., Benicarlo (Castellon) / Spanien	EUR	5.824	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG) i. L., Hamburg	EUR	484	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare SRL, Bukarest / Rumänien	RON	348	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius / Litauen	EUR	1.071	100,00
Vähälä Logistics Oy, Oulu / Finnland	EUR	11.969	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien / Österreich	EUR	1.791	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana / Slowenien [2), 4)]	EUR	12.037	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich / Schweiz [2), 4)]	CHF	3.101	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden [2), 4)]	EUR	115	33,33
Bäckebols Akeri AB, Göteborg / Schweden [2), 3)]	SEK	56.002	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna / Schweden [2), 3)]	SEK	6.354	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover [2), 3)]	EUR	97	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel [2), 4)]	EUR	2.943	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen / Norwegen [2), 4)]	NOK	17.745	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona) / Spanien [4)]	EUR	1.214	20,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien [2),4)]	MDL	12.907	33,17
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien [2),3)]	EUR	407	24,75
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien [2),4)]	EUR	1.043	20,00
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden [2),3)]	SEK	18.863	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen [2),4)]	NOK	15.680	50,00

1) Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.
2) Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).
3) Daten für Geschäftsjahr 2019.
4) Daten für Geschäftsjahr 2020.
5) Daten für Geschäftsjahr 2015.
6) Daten für Geschäftsjahr 2017.
7) Daten für Geschäftsjahr 2018.
8) Vorläufige Abschlussdaten.
9) Daten für Geschäftsjahr 2016.
10) Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.
11) Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die dem DB-Konzern die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschaffen.

(42) VORSTAND, AUFSICHTSRAT UND AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand

DR. RICHARD LUTZ
Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich (Member of the Board of Directors)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN (SEIT 15. SEPTEMBER 2021)
Ressort Digitalisierung & Technik,
Dallgow-Döberitz

a)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 1. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (seit 1. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (seit 1. Februar 2022; Vorsitz)
- Schenker AG (seit 1. Oktober 2021)

b)
- DB broadband GmbH (seit 1. Oktober 2021; Vorsitz)

DR. LEVIN HOLLE
Ressort Finanzen & Logistik,
Berlin

a)
- Schenker AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

b)
- Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich (Chairman of the Board of Directors)

BERTHOLD HUBER
Ressort Personenverkehr,
Weilheim

a)
- DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

PROF. DR. SABINA JESCHKE (BIS 31. MAI 2021)
Ressort Digitalisierung & Technik,
Berlin

a)
- Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)

b)
- DB broadband GmbH (Vorsitz)

DR. SIGRID NIKUTTA
Ressort Güterverkehr,
Berlin

a)
- DB Cargo AG (Vorstand; Vorsitz)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)

b)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
- Deutsche Bank Ost (Beirat)
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (stellvertretender Vorsitz des Senats)
- Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (Verwaltungsrat)

RONALD POFALLA
Ressort Infrastruktur,
Essen

a)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG

b)
- Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)
- Initiativkreis Ruhr GmbH (Beirat)

MARTIN SEILER
Ressort Personal & Recht,
Berlin

a)
- Schenker AG
- DB Cargo AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB JobService GmbH (Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Station & Service AG (Vorsitz)
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)



Aufsichtsrat

MICHAEL ODENWALD
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Staatssekretär a. D.,
Kleinmachnow
a) – Fraport AG
– DB Stiftung gGmbH (Beirat)

KLAUS-DIETER HOMMEL*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Großefehn-Felde
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Pensionsfonds-AG
– DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
– DB Fernverkehr AG
– DB Regio AG
– DB Vertrieb GmbH

JÜRGEN BEUTTLER*
Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

MARTIN BURKERT*
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg
a) – DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
– S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
– DB JobService GmbH (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft (Vorsitz)
– DEVK Pensionsfonds-AG
– DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
– Adler Versicherung AG
b) – Signal Iduna Gruppe (Beirat)

ENAK FERLEMANN (SEIT 11. OKTOBER 2021)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Cuxhaven
a) – Siedlungsgesellschaft Cuxhaven AG (seit 25. November 2021)
– Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft GmbH (seit 1. Dezember 2021)

WERNER GATZER
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Teltow
a) – PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (Vorsitz)
– Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
b) – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) (Vorsitzender des Verwaltungsrats)

DR. INGRID HENGSTER
Country CEO Germany Global Chairman Investment Banking Barclays,
Frankfurt am Main
a) – KfW Capital GmbH & Co. KG (bis 31. Oktober 2021; Vorsitz)
– KfW IPEX-Bank GmbH (bis 8. Juli 2021; Vorsitz)
– Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG) (stellvertretender Vorsitz)
b) – Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg (Sachverständige des Verwaltungsrats)

JÖRG HENSEL*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldsbetriebsrats der DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm
a) – DB Cargo AG
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

COSIMA INGENSCHAY*
Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin
a) – DB Station & Service AG (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)
– DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (stellvertretender Vorsitz)
– DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
– DGB Rechtsschutz GmbH
b) – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beiratsvorsitzende)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE
Unternehmensberatung,
Hannover
a) – Salzgitter AG
– Norddeutsche Landesbank
– Rain Carbon Germany GmbH
– STEAG GmbH (bis 31. Dezember 2021)

JÜRGEN KNÖRZER*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach
a) – DB Regio AG
b) – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

KIRSTEN LÜHMANN
Stellvertretende Bundesvorsitzende
Deutscher Beamtenbund und Tarifunion,
Hermannsburg
a) – Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
– Nürnberger Beamten Allgemeine Versicherung AG





HEIKE MOLL*
Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München
a) – DB Station&Service AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

DR. IMMO QUERNER
Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle
a) – BÖAG Börsen AG
b) – Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of Board of Directors)
– Caplantic GmbH (Vorsitz)
– Insr Insurance Group ASA, Oslo/Norwegen (Verwaltungsrat)
– Assenagon Asset Management S.A.
(seit 1. Februar 2021; Verwaltungsrat)
– Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung
(seit 27. August 2021; Vorsitz Anlagenausschuss)

ECKHARDT REHBERG
Mitglied des Deutschen Bundestages (bis 26. Oktober 2021),
Marlow

MARIO REISS*
Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz
a) – DB Cargo AG
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
– Sparda-Bank Berlin eG

CHRISTIAN SCHMIDT
Bundesminister a. D.,
Hoher Repräsentant für Bosnien und Herzegowina,
Fürth

JENS SCHWARZ*
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz
a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitz)
b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

VEIT SOBEK*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt
b) – Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
– DB broadband GmbH
– DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

ELISABETH WINKELMEIER-BECKER
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Siegburg
a) – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)

DR. TAMARA ZIESCHANG (BIS 16. SEPTEMBER 2021)
Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Magdeburg
a) – Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 16. September 2021; Vorsitz)
b) – Deutsche Bundesstiftung Umwelt
(bis 16. September 2021; Kuratorium)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

Aufsichtsratsausschüsse

MITGLIEDER DES PRÄSIDIALAUSSCHUSSES
– Michael Odenwald (Vorsitz)
– Klaus-Dieter Hommel
– Sts´in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
– Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
– Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES
– Dr. Immo Querner (Vorsitz)
– Sts´in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
– Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
– Jörg Hensel
– Cosima Ingenschay

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES
– Michael Odenwald (Vorsitz)
– Klaus-Dieter Hommel
– Sts´in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
– Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
– Jens Schwarz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGSAUSSCHUSSES
– Michael Odenwald (Vorsitz)
– Klaus-Dieter Hommel
– Sts´in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
– Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
– Jens Schwarz

Berlin, den 9. März 2022

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand



GRI 102-56



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzern-Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzern-Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzern-Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt des oben genannten Corporate Governance-Berichts.

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Integrierten Berichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzern-Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzern-Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzern-Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit



dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzern-Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzern-Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

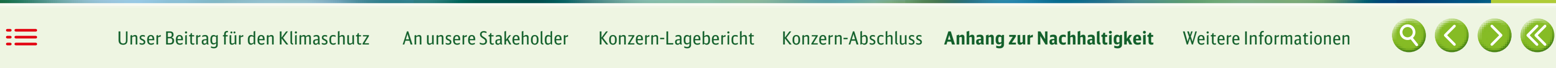
- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzern-Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzern-Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzern-Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzern-Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzern-Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper Wirtschaftsprüfer	Philipp Medrow Wirtschaftsprüfer



ANHANG ZUR NACHHALTIGKEIT





102-16
102-43
102-50
102-51
102-52
102-54
102-56

NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Der Integrierte Bericht 2021 bezieht sich auf das Berichts- bzw. Kalenderjahr 2021. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Kalenderjahren 2020 und 2019 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2021 wurde am 31. März 2022 (Integrierter Bericht 2020: 25. März 2021) veröffentlicht. Der Integrierte Bericht adressiert die wesentlichen Stakeholdergruppen 33 des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern). Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, ist dies angegeben.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht orientieren sich an geltenden Standards:

- Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Global-Reporting-Initiative-(GRI-)Standards in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt. Im GRI-Index 270f. verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben.
- Gleichzeitig dienen die Informationen als Fortschrittsbericht für die Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact 271.
- Zudem folgt der DB-Konzern den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. Der TCFD-Index 272 verweist auf die relevanten Passagen im Integrierten Bericht.

Wesentliche Inhalte, Indikatoren und Textpassagen werden durch einen unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), mit begrenzter Sicherheit geprüft.



102-16

GOVERNANCE

Compliance



103-1
103-2
103-3

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Rahmen der vom Konzernvorstand 2019 beauftragten Initiative für eine starke Compliance wurde auch 2021 das Compliance-Management-System (CMS) im DB-Konzern weiterentwickelt, um weiterhin »State of the Art« zu bleiben und eine gute Compliance nachhaltig zu prägen. Compliance ist in der Strategie Starke Schiene verankert.

Unser CMS basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Das CMS soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres CMS überprüfen wir kontinuierlich und nehmen ggf. erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist Bestandteil des internen Kontrollsystems (IKS). Die Konzernrevision prüft daher u.a. das CMS im DB-Konzern als Teil der IKS-BilMoG-Prüfungen.

2021 wurde mit einer konzernweiten unabhängigen Untersuchung des CMS des DB-Konzerns hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft begonnen. Während in vorangegangenen Jahren Prüfungen auf Angemessenheit und Implementierung mit uneingeschränktem Prüfungsurteil gem. Prüfungsstandard IDW PS 980 abgeschlossen wurden, umfasst die neue Prüfung des CMS des DB-Konzerns eine weitere Stufe: Neben Angemessenheit und Implementierung wird auch die Wirksamkeit des CMS bewertet. Zudem erfolgt insbesondere für international tätige Geschäftsfelder eine Zertifizierung nach der Norm ISO 37001. Die Prüfung in der Konzernleitung wurde bereits abgeschlossen. Mit den konzernweiten Prüfungen wurde 2021 begonnen. Sie werden 2022 mit Prüfungsberichten bzw. Zertifizierungen abgeschlossen werden.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung unseres CMS und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Bei seinen Aufgaben wird der CCO von mehr als 250 Compliance-Zuständigen (in Vollzeit oder arbeitsanteilig) unterstützt. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen. Der intensive Austausch zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger wird durch unterschiedliche Formate gewährleistet.

COMPLIANCE-INSTRUMENTE

Zielgerichtete Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören bspw. verbindliche Compliance-Regelungen, Risiko- und Prozessanalysen, ein Compliance-Berichtswesen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie ein Hinweismanagementsystem.

Der Verhaltenskodex des DB-Konzerns bildet das Kernstück unseres CMS. Er definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden. Ergänzt wird er durch verbindliche Richtlinien, die geltende rechtliche Vorschriften im internationalen wie nationalen Geschäftsverkehr und Kontakt mit Kund:innen konkretisieren. 2021 wurden die Richtlinien zu den Themen Zuwendungen sowie Sperrung von Auftragnehmern überarbeitet und an die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst.

Compliance-Risikoanalysen sind wesentlicher Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gem. den von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Follow-up.

Der Vorstand wird durch einen kompakten Jahresbericht Compliance über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen

aufgezeigt. Dies erfolgte 2021 erstmals auf Basis eines überarbeiteten und durch verstärkte Berücksichtigung von Risikoszenarien erweiterten Compliance-Risikomanagement-Modells. Auch unterjährig wird der Vorstand regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Der CCO berichtet zudem in den Sitzungen des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses des Aufsichtsrats zu Compliance-Themen.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, verbessern wir unsere Instrumente kontinuierlich und beraten in Compliance-Fragen. Dies setzt eine Qualifizierung der Compliance-Fachkräfte voraus. Um über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert zu sein, wurde 2021 innerhalb der DB-eigenen Lernplattform mit der Compliance Academy ein eigener Lernbereich als zentrales Instrument der Wissensvermittlung für alle Compliance-Fachkräfte entwickelt und implementiert. Des Weiteren wurden für das 2020 konzipierte Schulungsprogramm weitere Module entwickelt und ausgerollt. Das Schulungsprogramm richtet sich schwerpunktmäßig an das Top-Management im DB-Konzern und ergänzt das etablierte durch die Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching.

Das Compliance-Sensibilisierungskonzept folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz, der vorgibt, in welchem Turnus alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schulen sind. Mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings kann über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung von Führungskräften und Mitarbeitenden mit mittlerem und hohem Risiko bzw. Bedarf erreicht werden. Allein an Veranstaltungen mit Trainer:innen nahmen zum Thema Korruptionsprävention 2021 annähernd 36.000 Führungskräfte und Mitarbeitende teil. Auch E-Learning-Module kamen in erheblichem Umfang zum Einsatz. Gemeinsam mit bei DB Schenker und DB Arriva spezifisch entwickelten E-Learnings wurden rund 112.000 E-Learning-Einheiten zur Korruptionsprävention absolviert.

Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweisgebersystem. Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist detailliert geregelt. Die implementierten Prozesse schützen die Hinweisgeber:innen. Den Interessen der betroffenen Personen wird u.a. durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgeber:innen stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehören neben den Compliance-Teams in der Konzernleitung sowie in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten auch drei Vertrauensanwältinnen, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Hinzu kommt ein konzernweit verwendetes elektronisches Hinweisgebersystem, das auch eine anonyme Abgabe von Hinweisen ermöglicht. Es kann in 22 Sprachen genutzt werden und steht neben Mitarbeitenden auch Kunden, Lieferanten sowie anderen Stakeholdern zur Verfügung. 2021 gingen über das Hinweisgebersystem Hinweise auf Korruptionsfälle im zweistelligen Bereich zentral ein.

GESCHÄFTSPARTNER-COMPLIANCE

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen und über die Werte und Mindestanforderungen des DB-Konzerns zu informieren. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern.

Frei im Internet zugänglich ist das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner, dessen Überarbeitung 2021 abgeschlossen wurde. Es informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen, wie sie sich auch in unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner widerspiegeln. Anhand von Beispielen aus der Praxis wird gezeigt, wie unsere Prinzipien anzuwenden sind.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Mittels der in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltenen Integritätsklauseln wird potenziellen Compliance-Risiken entgegengesteuert. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt etwa für die Beauftragung von Intermediären. Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheiderkreis Vergabesperre auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit dem Auftragnehmer oder Lieferanten. Kommt es zu einer Sperre, kann frühestens nach Ablauf der festgelegten Sperrfrist oder nach einem vom Auftraggeber als hinreichend bewerteten und oft viele Jahre in Anspruch nehmenden Selbstreinigungsprozess der Firma eine Geschäftspartnerschaft neu aufgebaut bzw. fortgesetzt werden.

KARTELLRECHTS-COMPLIANCE UND KARTELLSCHADENSPRÄVENTION

Im Rahmen von Schulungen mit Trainer:innenpräsenz werden Führungskräfte und Mitarbeitende fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeitenden, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-)rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Wir betreiben zu diesem Zweck ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung bzw. Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE



103-1
103-2
103-3

Für uns sind der Schutz und die Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Über die Wahrung von Menschenrechten in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Nichtdiskriminierung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz innerhalb des DB-Konzerns berichten wir insbesondere im Kapitel Mitarbeitende 74ff. und 263ff.

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte respektieren. Unsere diesbezüglichen Anforderungen sind u.a. im DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner formuliert. Dieser nimmt Bezug auf die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), etwa zum Schutz gegen Kinder- und Zwangsarbeit und vor Diskriminierung in

Beschäftigung und Beruf. Er enthält Regelungen zu einer angemessenen Entlohnung, zu geregelten Arbeitszeiten sowie zur Präferenz von regulären Beschäftigungsverhältnissen. In Verträgen mit Geschäftspartnern kann das Recht zur Auditierung vereinbart werden, samt negativen Rechtsfolgen bei Nichteinhalten des Kodex.

Wir lehnen jegliche Form moderner Sklaverei ab, sei es Zwangs- oder Pflichtarbeit, Leibeigenschaft, Menschenhandel oder Kinderarbeit, und berichten hierzu auch gem. den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts. Für die weltweiten Aktivitäten von DB Schenker gelten aufgrund der anderen Risikolage eigens entwickelte Social Minimum Standards. Dieses Regelwerk spezifiziert den übergeordneten Verhaltenskodex des DB-Konzerns und bietet insbesondere im internationalen Kontext Mindeststandards auch für Situationen, in denen nationale und internationale Gesetze keine angemessenen Sozialmaßnahmen vorsehen. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig in Stichproben an ausgewählten Standorten von der Konzernrevision überprüft.

Bei Anhaltspunkten für Verstöße zu Menschenrechtsthemen stehen Mitarbeitenden, Kund:innen, Lieferanten und weiteren potenziell Betroffenen, auch anonym, verschiedene Kanäle für Meldungen zur Verfügung. Neben dem zentralen Hinweismanagement sowie zur Verfügung stehende Vertrauensanwält:innen zählt auch unser elektronisches Hinweisgebersystem dazu. DB-Mitarbeitende können sich an die Ombudsfrau Personal wenden. Eingehenden Hinweisen auf mögliche menschenrechtsrelevante Verstöße gehen wir im Rahmen eines Follow-up-Prozesses nach. 2021 wurden über das Hinweisgebersystem Verdachtsfälle im Bereich Menschenrechte im mittleren zweistelligen Bereich gemeldet (überwiegend Fälle möglicher problematischer Arbeitsbedingungen sowie potenzieller Diskriminierung).

Datenschutz



MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

103-1 103-2 103-3 Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung sollen als Grundlage von freien und demokratischen Gesellschaften vorangetrieben werden. Wir wollen im gesamten DB-Konzern einen vorbildlichen, innovativen und nachhaltigen Datenschutz etablieren sowie ein hohes Datenschutzniveau als Qualitätsmerkmal positionieren und dadurch erreichen, dass der DB-Konzern von den Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartnern im datenschutzrechtlichen Kontext mit Vertrauen, Respekt, Transparenz und Integrität in Verbindung gebracht wird. Dabei erfüllen wir die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere die der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie die der internen Datenschutzregelwerke.

Um unsere Vision entsprechend umzusetzen, verfolgen wir engagiert und nachdrücklich das übergeordnete Ziel, einen datenschutzkonformen Datenverkehr innerhalb und mit Stellen außerhalb des DB-Konzerns sicherzustellen. Dies schaffen wir u.a. durch die Verankerung des Datenschutzes im breiten Bewusstsein des DB-Konzerns, insbesondere durch Sensibilisierung und Schulung der Beschäftigten, vielfältige digitale und analoge Awareness-Maßnahmen und eine hohe fachliche Qualität in unserer Datenschutzberatung. Auch der Ausbau von internen und externen Netzwerken zur Verbesserung der Außenwahrnehmung des DB-Konzerns im Themenbereich Datenschutz bildet einen Schwerpunkt.

Darüber hinaus setzen wir auf Innovation, die Weiterentwicklung von bestehenden Instrumenten und Methoden und die Standardisierung von Prozessen für ein professionelles Datenschutzmanagement. Für die handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern betreiben wir ein Datenschutzmanagementsystem, um die Informations- und Auskunftsansprüche sowie Nachweispflichten jederzeit transparent und rechtssicher erfüllen zu können. Zudem sorgen regelmäßige Datenschutzaudits für eine hohe datenschutzrechtliche Qualität.

Diese Ziele setzen wir durch eine schlagkräftige Datenschutzorganisation um. Sie gliedert sich im DB-Konzern in die zentrale und dezentrale Organisation: Zentral gibt es das Team Konzerndatenschutz, das die Konzernunternehmen bei der Einhaltung des Datenschutzes unterstützt und berät, insbesondere in konzernrelevanten Fragestellungen im Themenfeld des Datenschutzes.

Innerhalb der Datenschutzorganisation gibt es vier Abteilungen, davon zwei für den Beschäftigten- und Kundendatenschutz mit unterschiedlichen Verantwortungsbereichen (Administration bzw. Training sowie Kommunikation und die Leitung des Konzerndatenausschusses). Eine weitere Abteilung kümmert sich um Audit, den technischen Datenschutz sowie die datenschutzinternen Systeme. Die vierte verantwortet die globale sowie die nationale Richtlinie zum Datenschutz und führt die gesamte dezentrale Datenschutzorganisation. Diese besteht national aus Fachkräften für Datenschutz, den Vertrauenspersonen für Datenschutz sowie international aus den Privacy Managern.

Die dezentralen Datenschutzexpert:innen in den DB-Unternehmen weltweit stehen den Mitarbeitenden und Verantwortlichen bei Fragen und Anliegen zum Datenschutz zur Verfügung und sorgen für eine gesetzeskonforme Um- und Durchsetzung der Regeln.

Kund:innen, Mitarbeitende und Bewerber:innen können sich daher darauf verlassen, dass wir bspw. bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle sowie bei der Einführung und Änderung der Verarbeitung von personenbezogenen Daten ein hohes Datenschutzniveau sicherstellen.

DATENSCHUTZ IM DB-KONZERN

Datenschutz und damit verbundene Regulierungen werden immer komplexer, die Vorschriften und Gesetze nehmen stetig zu. Unternehmen sind zudem immer häufiger auch im internationalen Kontext tätig und müssen internationale Regelungen mitbeachten.

Die Datenschutzorganisation wurde 2021 weiterentwickelt. Durch den engen Austausch der Datenschutzexpert:innen im gesamten nationalen wie internationalen Umfeld wurden wichtige Synergien erzielt sowie wertvoller Knowledge-Transfer in alle Richtungen bewältigt. Insofern geht das nach wie vor gültige Konzept Datenschutz 4.0 direkt Hand in Hand mit dem Datenschutzmanagementsystem (DSMS). Die dort erzielten Ergebnisse kommen durch den regelmäßigen, schnellen und vielfältigen Austausch – u.a. über das Schnittstellenmanagement – erst zustande.

Datenschutzmanagementsystem

Zu einer der zentralen Aufgaben des Konzerndatenschutzes gehörte 2021 die Optimierung und Weiterentwicklung des DSMS des DB-Konzerns. Das DSMS ist ein systematisches Zusammenspiel aus Rollen und Verantwortlichkeiten für den Datenschutz, systematischen Prozessen, detaillierten Vorgaben, intensiver Schulung, Beratung der Fachseiten und Kontrolle der Umsetzung. Es besteht aus vielen kleinen und großen Bausteinen vom Onepager als Handlungshilfe bis zum Top-Beratungsprojekt.




Um die Integration des Datenschutzes in Geschäftsprozesse weiter zu vereinfachen, wurde 2021 eine Neuausrichtung der jährlichen DSMS-Planung umgesetzt sowie ein sog. Think Tank DSMS ins Leben gerufen. Der Think Tank besteht aus Vertreter:innen der Datenschutzorganisation und begleitet den kontinuierlichen Verbesserungsprozess des DSMS.

Datenschutzschwerpunkte

Zum Datenschutzprogramm 2021 gehörte u.a. das Thema Datenschutzrechtliche Selbstbefähigung für alle Verantwortlichen im DB-Konzern. Hierzu wurde umfangreiches Datenschutzwissen im Intranet zur Verfügung gestellt. Daneben wurde die Datenschutz-Awareness im DB-Konzern kontinuierlich erhöht: In Zusammenarbeit mit den Governance-Bereichen sorgten konzernweite Kampagnen für eine verstärkte Mitarbeitendensensibilisierung (z.B. die digitale Tagesveranstaltung »Tag der Sicherheit« oder die Vortragsreihe »Einfach sicher…«).

Ein weiterer Schwerpunkt lag 2021 auf der Umsetzung einer einheitlichen Beratungspraxis. Hier sind besonders die konzernweiten Projekte »Mobiles Arbeiten von Morgen«, »Blockchain / Self-Sovereign Identity (SSI)« sowie »Smart HR« zu nennen. In alle drei Projekte war der Konzerndatenschutz eingebunden und wirkte auf die Entwicklung neuer, konzernweiter Standards ein.

Die Schwerpunkte der technischen Beratung lagen u.a. auf den Themen Tracking und Analytics, Microsoft Office 365 und dem Evergreen-Ansatz im DB-Konzern sowie auf der Begleitung der Cybersecurity und der Konzernsicherheit.

2021 umfasste die datenschutzrechtliche Beratung auch internationale Themen. So galt es nach dem EuGH-Urteil zum grenzüberschreitenden Datentransfer (»Schrems II«), die zahlreichen Vorgaben der EU-Kommission sowie des Europäischen Datenausschusses zu monitoren und umzusetzen. Nicht zuletzt erließ die EU-Kommission mit einer neuen Version der Standarddatenschutzklauseln die in der datenschutzrechtlichen Praxis dringend erforderliche Rechtsgrundlage, um einen Transfer personenbezogener Daten in sog. Drittstaaten außerhalb der Grenzen der EU möglich zu machen. Die neuen Klauseln und deren Anwendung wurden in der Datenschutzorganisation vorgestellt, geschult und diskutiert. Daneben ist der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU auch auf dem Feld des Datenschutzes ein Vorgang mit weitreichenden Folgen, da das Vereinigte Königreich somit nicht mehr unter die Bestimmungen der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) fällt. Daher war es erforderlich, die für den DB-Konzern relevanten Verträge sowie die damit verbundenen Datenflüsse zu identifizieren und datenschutzrechtlich abzusichern.

Zudem gab es Beratung auf dem Gebiet des Gesundheitsdatenschutzes: Da im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie im DB-Konzern personenbezogene Daten erhoben werden, die Bezüge zwischen Personen und deren Gesundheitszustand zulassen, müssen diese Gesundheitsdaten nach Art. 9 DSGVO besonders geschützt werden. Hierzu wurde u.a. ein umfangreiches Fragen-und-Antworten-Papier entwickelt, das den Verantwortlichen und Mitarbeitenden Handlungssicherheit gibt. Im Rahmen der Test- und Impfstrategie des DB-Konzerns war die Datenschutzorganisation in allen Phasen der Vorbereitung, Planung und Durchführung ständig eng eingebunden. Die Entwicklung der Fragen und Antworten führte auch hier zu einer Verschlankung der Prozesse und Standardabläufe innerhalb des DB-Konzerns.

Das dritte Schwerpunktthema drehte sich um die Identifikation und Beschreibung der datenschutzrechtlichen Kernprozesse. Hier ist zum einen die stetige Optimierung des Beschwerdemanagements für Kund:innen und Mitarbeitende des DB-Konzerns zu nennen. Zum anderen wurde der Meldeprozess für Datenschutzvorfälle mit den Maßgaben aus der DSGVO weiterentwickelt, sodass den Anforderungen des Datenschutzes noch schneller und reibungsloser nachgekommen wird. Ziel dabei ist es, den Datenschutz sowohl risikominimierend als auch als Hebel zur einfachen Integration in bestehende Geschäftsprozesse zu implementieren.

Die Auditschwerpunkte lagen 2021 in der Prüfung konzernrelevanter Verfahren im Beschäftigtendatenschutz und der Auditierung von optischen Beobachtungsgeräten, wie Drohnen, Kameras und Bodycams. Außerdem wurden die im DB-Konzern eingesetzten Office-Systeme und Browser auditiert. Darüber hinaus wurden Prüfungen von Auftragsverarbeitern durchgeführt und zahlreiche Apps, die für Kund:innen und Mitarbeitende entwickelt worden waren, geprüft. Ein wesentliches Augenmerk im Austausch mit den auditierten Stellen lag dabei immer auch auf der Verbesserung von Prozessen und der datenschutzrechtlichen Selbstbefähigung der verantwortlichen Stellen.

Datenschutz-Beirat



102-43

Der Datenschutz-Beirat des DB-Konzerns berät den Vorstand zu strategischen und zentralen Fragen des Datenschutzes und leistet damit einen Beitrag für einen vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern.

Die im Beirat vorhandene Expertise der vertretenen Stakeholdergruppen sichert die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen der Beteiligten und ist zugleich ein wichtiger Beitrag zum Stakeholder-Dialog des DB-Konzerns beim Thema Datenschutz. Im Datenschutz-Beirat werden neue, innovative und pragmatische Lösungsansätze zum Schutz der Persönlichkeitsrechte der Betroffenen beraten. Im Fokus steht dabei der digitale Wandel im DB-Konzern einschließlich seiner ethischen Dimension. Das Gremium sucht den Austausch mit den zuständigen Fachabteilungen, bspw. zu den Arbeiten des Data Intelligence Center und des House of AI oder den Aktivitäten von HR Data Science, Insights and Innovation. Einen Beratungsschwerpunkt bildet darüber hinaus das Themenfeld Videoüberwachung auf Bahnhöfen und in Zügen.

Die Verleihung des Datenschutz-Awards ist ein wichtiger Beitrag zur Awareness: ein Preis, den das Gremium jährlich für innovative und vorbildliche Projekte im DB-Konzern vergibt. Das Projektteam Kundenkonto Personenverkehr wurde mit dem Datenschutz-Award 2021 in Gold ausgezeichnet. Im Rahmen der Vereinheitlichung der Kundenschnittstelle ist es gelungen, ein transparentes und datenschutzfreundliches Omnichannel-Kundenkonto auf Basis von Nutzungsbedingungen bereitzustellen.

Informationssicherheit

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE


103-1
103-2
103-3

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die rasant fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Risiken rechtzeitig zu erkennen, frühzeitig Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser oberstes Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT) und operativ-technologischen (OT) Infrastruktur. Verantwortlich

für die Informationssicherheit im DB-Konzern ist der Chief Information Security Officer (CISO). Er berichtet an den Chief Information Officer (CIO) des DB-Konzerns und an den Vorstand. Damit wird die Aufmerksamkeit des Top-Managements für diese Themen sichergestellt. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösungen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gleichermaßen gelten. Alle Lieferanten, die mit uns zusammenarbeiten, müssen zudem fest definierte Sicherheitsanforderungen gewährleisten. Das gilt für die Zusammenarbeit mit großen Cloud-Providern, etwa Microsoft Azure oder Amazon Web Services, ebenso wie für kleine und mittelgroße Lieferanten sowie für alle Zulieferer im Umfeld der Digitalen Schiene Deutschland. Aufgrund der hohen Dynamik des Themas und der rasant fortschreitenden technologischen Entwicklung arbeitet der Bereich Informationssicherheit eng mit Universitäten zusammen, um Forschung und Nachwuchsausbildung zu fördern. Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine der Kernaufgaben des Bereichs, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF und einer Universität in Berlin.

Konzernsicherheit

GRI 103-1 103-2 103-3

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Sicherheit ist ein hohes Gut und Grundbedürfnis unserer Kunden:innen und Mitarbeitenden. Für die Entscheidung, welches Verkehrsmittel genutzt wird, ist die Sicherheit ein wichtiges Kriterium. Der kontinuierliche Dialog mit den Sicherheitsbehörden und der ununterbrochene Lageaustausch sind wesentliche Elemente sowie gemeinschaftliche Aufgabe von DB-Konzernsicherheit und Bundespolizei und elementarer Bestandteil des Sicherheitsnetzwerks des DB-Konzerns. Im Sicherheitszentrum Bahn erfassen und bewerten wir und die Bundespolizei rund um die Uhr die Sicherheitslage. In sechs Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen der DB Sicherheit koordinieren Sicherheitsexperten regionale Sicherheitsthemen und sind 24/7 Ansprechpartner:in für die Geschäftsfelder, konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden. Insgesamt sind bundesweit mehr als 5.500 Bundespolizist:innen und rund 4.300 Sicherheitskräfte im Einsatz. DB-Konzern und Bundespolizei stellen kontinuierlich Mitarbeitende ein und erweitern die Ausbildungskapazitäten. Ende 2021 befanden sich 300 junge Menschen in der Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit im DB-Konzern. Die Zahl von Straftaten zulasten des DB-Konzerns und seiner Kund:innen ist 2021 um rund 5 % gestiegen. Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist u.a im Bereich der Hausrechtsverstöße (+30 %) zu sehen, was auf mehr Feststellungen infolge der stärkeren Präsenz von Sicherheitskräften in Zügen und Bahnhöfen zurückzuführen ist. Deutliche Rückgänge hingegen gab es in den Bereichen Metalldiebstahl (−15 %), Fahrkartenautomatenaufbrüche (−22 %) und Graffiti (−8 %). Angepasste Sicherheitskonzepte und die enge Kooperation mit der Bundespolizei zeigten Wirkung.

Eine besondere Herausforderung waren die Durchsetzung der Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Bedeckung in Zügen und Bahnhöfen sowie die Kontrolle der 3G-Regeln. Es konnte eine weitreichende Bereitschaft der Reisenden zum Tragen von Masken wahrgenommen werden. Weniger als 5 % der Kund:innen mussten auf die Pflicht hingewiesen werden.

SICHERHEIT IM DB-KONZERN

Der DB-Konzern gibt jährlich 200 Mio. € für die Sicherheit von Kund:innen und Mitarbeitenden aus, hinzu kommen Investitionen in bauliche Anlagen und Sicherheitstechnik. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft gehen Beamt:innen der Bundespolizei und DB-Sicherheitskräfte mit technischer Unterstützung gemeinsam gegen Straftäter:innen und Störer:innen vor, um die Sicherheit der Kund:innen und Mitarbeitenden zu erhöhen. Das konzernweite Programm Sicher unterwegs 259 fokussiert Maßnahmen, die eine spürbare Erhöhung der Sicherheit für Mitarbeitende und Kund:innen bewirken. Verstärkte Präsenz von Sicherheitskräften auf ausgewählten Linien im Fern- und Nahverkehr erhöht die gefühlte Sicherheit und schreckt Straftäter:innen ab. Besonders im DB Fernverkehr gab es gegenüber früheren Jahren eine deutlich erhöhte Beauftragung von Sicherheitsdienstleistungen. Erstmals gab es diese zusätzlichen Leistungen nicht nur bei besonderen Anlässen wie Fußball-Fanreiseverkehr, sondern auch an frequenzstarken Reisetagen im Regelbetrieb sowie im Zusammenhang mit der Durchsetzung der Maskenpflicht sowie der Kontrolle der 3G-Regel auf Basis der jeweils geltenden Länderverordnungen. Im Nahverkehr haben wir auf ausgewählten Strecken testweise zusätzliche Sicherheitskräfte eingesetzt, und damit Sicherheitsleistungen erbracht, die über die in den Verkehrsverträgen vereinbarten Leistungen hinausgehen. Mit der Auswertung dieser zusätzlichen Einsätze entsteht eine solide Datengrundlage, um die Anforderungen an Sicherheitsleistungen in künftigen Verkehrsverträgen zu definieren.

In die Gestaltung neuer Sicherheitsmaßnahmen und die Beauftragung neuer Einsatzkonzepte haben wir die Interessenvertretungen eingebunden. Dabei zeigte sich eine hohe Zustimmung der Interessenvertretungen zu den definierten und umgesetzten Maßnahmen. Das gemeinsame Ziel: der Schutz unserer Mitarbeitenden und Kund:innen.

Besondere Aufmerksamkeit und Berücksichtigung fand die spezielle Situation der Pandemielage. V.a. Sicherheitskräfte und Zugbegleiter:innen wurden in besonderer Weise auf die außergewöhnlichen Herausforderungen vorbereitet. Unabhängig davon gab es weitere Investitionen in die Ausstattung der Sicherheitskräfte sowie in die technischen Strukturen für die lageorientierte Disposition. Unter den technischen Einsatzmitteln leisten die Bodycams einen herausragenden Beitrag für mehr Sicherheit und bieten Schutz vor Angriffen. Die Geräte sind inzwischen an 15 großen Bahnhöfen in neun Ballungsgebieten sowie bei anlassbezogenen Schwerpunkteinsätzen aktiv. Neue Erkenntnisse ergaben sich 2021 durch den erstmaligen Einsatz der Geräte bei Zugbegleiter:innen der Westfrankenbahn. Erste Auswertungen bestätigen den bereits bekannten Effekt: Mitarbeitende mit Bodycams werden signifikant seltener angegriffen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um Bodycams zur Erhöhung der Sicherheit beim Bahnpersonal einzusetzen. Entsprechende Konzepte werden aktuell mit Interessenvertretern und Behörden abgestimmt. Weiter erhöht hat sich die Teilnehmer:innenzahl bei den Schulungen – auf rund 20.000 Mitarbeitende im Kontakt mit Kund:innen. Trotz coronabedingter Einschränkungen fanden unter Beachtung strenger Hygieneregeln Deeskalations- und Eigensicherungstrainings statt. Intensiviert wurde die Ausbildung bei Mitarbeitenden der DB Sicherheit, die im täglichen Einsatz einem erhöhten Konfliktpotenzial ausgesetzt sind.

BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7

Seit mehr als einem Jahr steht das Bedrohungsmanagement allen Mitarbeitenden in Deutschland rund um die Uhr zur Verfügung, um Bedrohungen und persönliche Belastungen zu melden. Die große Vielfalt der Meldungen bestätigt, dass die Einführung dieses Instruments notwendig war. 2021 verzeichneten wir mehr als 50 Fälle, bei denen eine weitere Betreuung erforderlich war. Dutzende weitere Kontakte mit Betroffenen wurden vermittelt oder unterstützt. Ob erlebte Bedrohung vor, während oder nach dem Dienst oder Belastung aus dem persönlichen Umfeld: speziell geschulte Mitarbeitende nehmen Meldungen auf und entscheiden über eine Intervention. Dabei reicht die Bandbreite der möglichen Maßnahmen vom sofortigen Polizeieinsatz über dispositive Personalmaßnahmen oder die Unterbreitung von Beratungsangeboten bis zur Aufklärung einer unklaren Situation durch Sicherheitskräfte oder andere Expert:innen.

SICHERHEIT IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Bis Ende 2024 werden alle großen Bahnhöfe Deutschlands mit moderner Videotechnik ausgestattet sein. 2021 hat der DB-Konzern die Videotechnik an knapp 50 v.a. größeren Bahnhöfen modernisiert, zugleich sind die Planungen für neue Videotechnik an weiteren rund 30 Stationen angelaufen. Bis Ende 2024 wird so die Anzahl der Videokameras an Bahnhöfen auf rund 11.000 erhöht. Die neuen Kameras bedeuten gleichzeitig einen Qualitätssprung bei den Aufnahmen, da sie hochauflösende Bilder erzeugen. Zugriff auf Aufzeichnungen der Kameras hat dabei ausschließlich die Bundespolizei. Insgesamt betreiben wir knapp 50.000 Videokameras in Zügen und Bahnhöfen.

ARBEITSGRUPPE TECHNISCHE SICHERHEIT

2021 war geprägt durch die Umsetzung der Aufträge der Arbeitsgruppe (AG) Technische Sicherheit, mit der DB-Konzern und Bundespolizei die Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen in einer neuen Intensität weiterentwickelt haben. Die AG hat in gemeinsamen Aktivitäten des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (BMI) sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), der Bundespolizei und des DB-Konzerns bauliche, personelle und organisatorische Maßnahmen entwickelt und unter wissenschaftlicher Begleitung konzeptionell auf Realisierbarkeit und Belastbarkeit geprüft. Über den bisherigen Rahmen einer prinzipiellen Testierung werden neu strukturierte Praxisprüfungen ausgewählter technischer Modelle in der Anwendung unter realen Betriebsbedingungen getestet. Ein Schwerpunkt dieser Testierungen ist der Berliner Bahnhof Südkreuz.

PRÄVENTIONSARBEIT

2021 haben wir unsere Präventionsarbeit inhaltlich verstetigt und personell ausgebaut. Die sechs neu etablierten Präventionsteams sind an Bahnhöfen und Bahnanlagen unterwegs und sensibilisieren zum richtigen Verhalten an Bahnanlagen, klären zu Gefahren des Bahnbetriebs auf und arbeiten gemeinsam mit der Bundespolizei im Bereich der Kriminalprävention. Speziell qualifizierte Präventionsexpert:innen arbeiten im Schwerpunkt mit Jugendlichen. Sie koordinieren Informationsveranstaltungen für Kinder und Jugendliche im Bahnbereich oder besuchen Schulen und Jugendeinrichtungen.

PRÄSENZ UND LAGEORIENTIERTER EINSATZ

Wir erhöhen weiterhin kontinuierlich die Präsenz eigener Sicherheitskräfte. Die aus inzwischen rund 4.300 DB-Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams werden in allen Regionen von der 2016 eingeführten Einsatzform der Mobilen Unterstützungsgruppen (MUG) mit besonderer Qualifikation für anspruchsvolle Einsätze ergänzt. Die MUG sind zur Unterstützung der Streifendienste bei gewaltbereiten Personen im Einsatz und spielen ihre besonderen Kompetenzen in Situationen aus, bei denen bereits aus der Lagebeurteilung heraus Konfliktsituation zu erwarten sind, die einen robusten Einsatz fordern. Im Fokus der besonderen Qualifikationen steht eine besonders effiziente Unterstützung von Polizeikräften. Über die verkehrsvertraglichen Vorgaben hinaus werden so Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Die Durchsetzung der coronabedingten Verhaltensregeln hat zu anhaltend hohem Konfliktpotenzial für Mitarbeitende im Kontakt mit Kund:innen geführt. Wie 2020 haben coronabedingte Situationen eine Verlagerung von Schwerpunkten ergeben und die Anpassung der Sicherheitskonzepte erfordert. Trotz des gesteigerten Konfliktpotenzials liegt die Zahl der angegriffenen Mitarbeitenden 2021 mit 2.582 nur leicht über dem Vorjahresniveau. Knapp 10% der Fälle stehen in Zusammenhang mit der Durchsetzung von Abstands- und Hygieneregeln. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit etwas mehr als der Hälfte der Fälle sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit 40% der Fälle.

AUSBAUSTEIN »SICHER UNTERWEGS«

Mit dem Ausbaustein der Mitarbeitenden »Sicher unterwegs« haben die Mitarbeitenden Sicherheit als zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Durch die Zusammenarbeit der Konzernsicherheit mit den Geschäftsfeldern und in Abstimmung mit Mitarbeitenden werden Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit für Mitarbeitende und Kund:innen erhöhen:

- Auf die ersten Ergebnisse der im Herbst 2020 eingeführten standardisierten Sicherheitsabfrage für Zugbegleitpersonal haben wir mit zusätzlichen Beauftragungen von Sicherheitsstreifen in besonders belasteten Zügen reagiert.
- Auch in Zügen des Fernverkehrs fahren seit Jahresbeginn 2020 mehr Sicherheitskräfte mit. Hauptaufgaben sind die Überwachung und Durchsetzung der Hygiene- und Abstandsregeln sowie die Stärkung der Sicherheit der Fahrgäste.
- In verschiedenen Bereichen wurde ein sog. Prio-Ruf im praktischen Alltagseinsatz erprobt, mit dem Mitarbeitende in kritischen Situationen schneller Unterstützung bekommen können.
- Eine multimediale Kampagne unter dem Motto »Sicherheit geht alle an« hat von April bis Dezember 2021 das Bewusstsein für die Sicherheit der Mitarbeitenden geschärft und die gesamte Belegschaft sensibilisiert.
- Fortgeschritten ist die Entwicklung einer neuen IT-Plattform, die künftig ermöglichen soll, schneller von Gefahrenlagen zu erfahren, schneller zu reagieren und gezielter Hilfe zu organisieren.

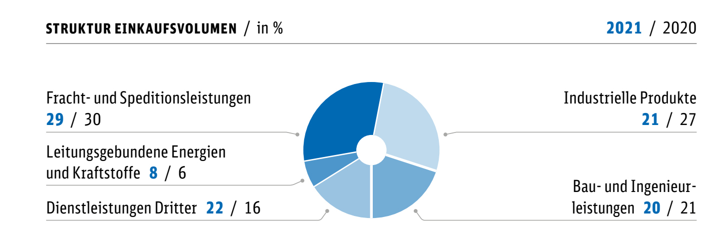
BESCHAFFUNG

Einkaufsvolumen

Das Einkaufsvolumen entspricht den Prognosen und der Bedarfsvorschau der Geschäftsfelder sowie den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 2021 38,0 Mrd. € (im Vorjahr: 36,3 Mrd. €).

- Fracht- und Speditionsleistungen blieben konstant mit 10,9 Mrd. €.
- Industrielle Produkte sanken deutlich auf 7,8 Mrd. € (im Vorjahr: 9,6 Mrd. €). Der Rückgang ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass 2021 keine große Beauftragung von Fahrzeugbeschaffungen erfolgte.
- Für Bau- und Ingenieurleistungen blieb das Einkaufsvolumen mit 7,8 Mrd. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 7,7 Mrd. €).
- Dienstleistungen Dritter stiegen deutlich auf 8,4 Mrd. € (im Vorjahr: 5,9 Mrd. €), was insbesondere auf DB Schenker zurückzuführen ist.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe stiegen auf 3,0 Mrd. € (im Vorjahr: 2,2 Mrd. €), was insbesondere auf die Entwicklung der Energiepreise zurückzuführen ist.

STRUKTUR EINKAUFSVOLUMEN / in % **2021** / 2020



Vorjahreswerte angepasst.

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag 2021 bei 18,3 Mrd. € (im Vorjahr: 19,4 Mrd. €).

EINKAUFSVOLUMEN / in Mio. €	**2021**	2020	2019
Einkaufsvolumen in Deutschland [1),2)]	21.137	21.518	18.821
Anteil lokales Einkaufsvolumen in % [2)]	87	90	89

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte – aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen –, die abgeschlossen wurden.
[1)] Ohne DB Schenker.
[2)] Wert für 2020 angepasst.

BESCHAFFUNG IM DB-KONZERN

Wesentliche Themen 2021 waren:

- Die Absicherung der Versorgung des DB-Konzerns: Trotz stark steigender und volatiler Marktpreise für Rohstoffe und Güter, gestörter Lieferketten und Produktionsengpässen konnten wir durch ein fokussiertes Lieferanten- und Risikomanagement die Versorgung des DB-Konzerns mit Produkten und Leistungen sicherstellen. Das Programm MyProFit Recovery dämpfte finanzielle Auswirkungen der Corona-Pandemie. Zur Beseitigung der Schäden durch die Hochwasser 38 organisierten wir schnellstmöglich Ersatzbeauftragungen und standen im engen Austausch mit unseren Lieferanten, um Lieferengpässen vorzubeugen.
- Die Weiterentwicklung der Beschaffungsstrategie: Mit unserem neuen strategischen Zielbild Beschaffung 2025 verfolgen wir das Ziel, der Wunschpartner unserer Geschäftsfelder zu sein. Dabei schärfen wir in unserer künftig intensivierten Ausrichtung auf die DB-Geschäftspartner den Blick in die unterschiedlichen Ökosysteme (DB-Konzern, Geschäftsfeld, Lieferant und Beschaffung). Dem Zielbild 2025 liegen unsere Positionierung als ganzheitlicher Werttreiber, eine intuitive Beschaffung mit harmonisierten Systemen sowie ein fokussierter Blick auf Nachhaltigkeit zugrunde. 2022 starten wir in einem fokussierten und agilen Ansatz in die Umsetzung unseres Zielbilds 2025.

Strategisches Lieferantenmanagement

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für uns ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten und Dienstleistern. Neben der Materialverfügbarkeit und der Qualität der Waren und Leistungen legen wir den Schwerpunkt auf konsequente Kommunikation auf Augenhöhe. Unter dieser Maßgabe haben wir 2021 den Auftakt zur Weiterentwicklung der Supplier Journey realisiert. Dabei haben wir das DB-Lieferantenportal verschlankt und modernisiert. Da der systematische Lieferantendialog ein zentraler Hebel zur Gestaltung unserer Geschäftsbeziehung ist, haben wir die Strukturen zur Gestaltung des Dialogs zwischen uns und unseren Geschäftspartnern weiter ausgebaut. Ein Beispiel dafür ist der Einsatz von Big Data Analytics für die zügige Erfassung der aktuellen Lage. Im Rahmen der Big-Data-Procurement-Initiative entstand ein automatisiertes und anwenderorientiertes Reporting. In der 360-Grad-Lieferantensicht laufen Informationen aus verschiedenen IT-Systemen zusammen. Die gesamthafte Darstellung der Daten sowie ein strukturierter Lieferantendialog erleichtern die Kommunikation zwischen uns und den Geschäftspartnern.

DB-LIEFERANTENPRÄDIKAT UND SUPPLIER INNOVATION AWARD

- Mit der Verleihung des DB-Lieferantenprädikats honorierten wir bereits zum neunten Mal Unternehmen in den Kategorien Allgemeine Bedarfe und Leistungen, Schienenfahrzeuge und Schienenfahrzeugteile, Infrastruktur und Umwelt. Die Auszeichnung vergeben wir an Lieferanten, die sich im Wettbewerb in ihrem Marktsegment durchgesetzt haben, ihre vertraglichen Verpflichtungen vorbildlich und nachhaltig erfüllen und uns bei der Umsetzung unserer Strategie mit Bestleistungen unterstützen.
- Zum dritten Mal würdigten wir mit dem DB Supplier Innovation Award besondere Innovationsleistungen, die unser Leistungsangebot unterstützen, einen hohen Neuheitsgrad aufweisen und sich ebenso durch Nachhaltigkeit auszeichnen.

Digitalisierung und Innovation in der Beschaffung

Die Weiterentwicklung der Beschaffung ist eng mit der Digitalisierung und (Teil-)Automatisierung von Prozessen basierend auf einer modernen, vernetzten IT-Landschaft verbunden. Das Ziel sind durchgehend geführte, intuitive und digitalisierte End-to-End-Prozesse mit einer starken Nutzerorientierung. Die Nutzergruppen sind Bedarfsträger:innen aus allen Konzernunternehmen, Lieferanten der Beschaffung und strategische sowie operativ Einkaufende.

Aktuell digitalisieren wir die Teilprozesse in unsere IT-Einkaufssuite, um dort alle beschaffungsrelevanten Prozesse und Belege abzubilden. Im Fokus stehen geführte Einkaufsprozesse statt SAP-Transaktionen sowie der digitale Belegaustausch mit Lieferanten statt E-Mails mit PDF-Anhängen.

Die Anwendung der internen Einkaufsapplikation DB Marktplatz bildet den Kern der neuen IT-Einkaufssuite, die wir kontinuierlich mit weiteren Funktionen ausstatten. Wir haben mit der digitalen Anbindung aller Lieferanten über das SAP Ariba Business Network begonnen, weitere Teile der Zusammenarbeit mit Lieferanten sind Entwicklungsschwerpunkte.

GRI 102-9

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Den größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erzielen wir dank starker Partnerschaften in transparenten Lieferketten. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Geschäftserfolg. Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in zahlreichen Warengruppenstrategien weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs-, Wertungs- oder Durchführungskriterium verankert. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und die konkreten Beschaffungsentscheidungen dient unser DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner. Auf dieser Grundlage überprüfen wir die Einhaltung der Anforderung bei unseren strategischen Partnern mit Vor-Ort-Audits, sofern die Branche, das Land des Geschäftssitzes oder die Lieferketten einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Wir legen großen Wert auf umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen unserer Lieferanten hinsichtlich des Managementsystems, ihrer Aktivitäten und Ergebnisse. Wir betrachten die Dimensionen Umwelt, Arbeitsschutz, Menschenrechte, Geschäftspraktiken und Lieferkette. Jede Dimension unterliegt Mindestanforderungen. 2021 haben uns mehr als 700 Lieferanten, die 62 % (im Vorjahr: mehr als 600 Lieferanten, die 60 %) unseres Einkaufsvolumens ausmachen, bereits Bewertungen vorgelegt. Der überwiegende Teil der erneut bewerteten Lieferanten hat sich in seiner Nachhaltigkeitsleistung verbessert. So reduzieren wir gemeinsam Risiken und steigern die Resilienz in der Versorgung des DB-Konzerns mit Gütern und Dienstleistungen. Unsere Lieferanten profitieren in vielen Warengruppen von einer vereinfachten Qualifizierung, wenn sie eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung (überwiegend von EcoVadis) vorlegen.

In einem kontinuierlichen Dialog mit den Industrieverbänden und der Initiative Railsponsible setzen wir die Entwicklung von nachhaltigen Leistungs- und Entscheidungskriterien fort. Alle 14 Mitglieder von Railsponsible leisten mit mehr als 2.000 Lieferantenbewertungen einen wichtigen Beitrag zu transparenteren Lieferketten. Strategisch bilden der Klimaschutz und die Absicherung sozialer Mindeststandards die Schwerpunkte rund um verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement bei Railsponsible.



102-10

Nationale und internationale Aktivitäten

Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt unverändert in Deutschland. Aus wettbewerblichen Gründen und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit arbeiten wir auch mit internationalen Lieferanten zusammen. Außerhalb der DACH-Region (Deutschland, Österreich und die Schweiz) liegt der Schwerpunkt in Asien.

Unser International Procurement Office Asia (IPO) in Shanghai hat seit seiner Eröffnung über 700 Lieferanten für uns identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung in Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. Darüber soll es innovative Produkte und Techniken für den DB-Konzern im asiatischen Markt identifizieren, etwa in den Bereichen der Digitalisierung und Elektromobilität. 2021 haben wir die ersten batterieelektrischen Busse aus Asien in unsere Flotte aufgenommen.

Nach der Lieferung von Autotransportwagen in den letzten beiden Jahren haben wir bei chinesischen Lieferanten weitere Autotransportwagen aus dem bestehenden Liefervertrag abgerufen. DB-Qualitätsmitarbeitende überwachen die Produktion vor Ort. Die zuverlässige Versorgung mit Fahrzeugersatzteilen durch unsere internationalen Lieferanten trotz der schwierigen logistischen Bedingungen hat einen wertvollen Beitrag zum stabilen Betrieb unserer Flotte geleistet.

GRÜNE TRANSFORMATION

Klimaschutz

TCFD

TREIBHAUSGASFUSSABDRUCK IM ÜBERBLICK

GRI 305-1 305-2 305-3

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN NACH FAHRTEN, TRANSPORTEN UND STATIONÄREN ANLAGEN / in Mio. t	2021	2020	2019
Schienenpersonennahverkehr	1,99	2,06	2,66
davon Deutschland	1,59	1,62	1,98
Schienenpersonenfernverkehr	0,04	0,04	0,04
Busverkehr	1,58	1,50	1,78
davon Deutschland	0,53	0,51	0,57
Schienengüterverkehr [1]	1,70	1,38	1,70
Straßengüterverkehr [2]	3,15	2,07	3,98
Luftfracht [3]	7,07	5,45	6,07
Seefracht [3]	1,56	1,92	2,27
Sonstige Verkehre [4]	0,11	0,11	0,11
Stationäre Anlagen	1,32	1,46	1,38
Insgesamt	**18,52**	**15,99**	**19,99**

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
Zur Ermittlung der Treibhausgasemissionen verwenden wir den Financial-Control-Ansatz des Greenhouse Gas Protocol.
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] 2021 ohne Vor- und Nachläufe.
[4] U.a. DB Connect, innerbetrieblicher Verkehr.

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN NACH SCOPE 1–3 / in %	2021	2020	2019
Anteil Scope 1	17,8	19,0	18,9
Anteil Scope 2	17,2	21,3	19,7
Anteil Scope 3	65,0	59,7	61,4

Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker.
Vorgelagerte brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Scope 3.3 gem. GHG Protocol) werden in Scope 1 und 2 berichtet.

Unser Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Kalenderjahr verursachen. Er setzt sich aus

- den von uns verursachten Treibhausgasemissionen des gesamten im Besitz des DB-Konzerns befindlichen Fuhrparks auf der Schiene und Straße, aus stationären Anlagen wie z.B. Bahnhöfen oder Werkstätten (Scope 1+2) sowie
- den Emissionen aus den durch den DB-Konzern beauftragten Transporten und Fahrten (Scope 3) zusammen.

Die absoluten Treibhausgasemissionen sind die Grundlage für die Berechnung der spezifischen Treibhausgasemissionen und unseres Klimaschutzziels 67 ff. innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für die Effizienzmaßnahmen, die wir umsetzen, und bilden eine Basis, um uns mit anderen Unternehmen zu vergleichen. 2021 sind unsere absoluten Treibhausgasemissionen insbesondere in der weltweiten Logistik wieder angestiegen, liegen aber weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.



- Die Scope-2-Emissionen i.H.v. 3,19 Mio. t CO_2e berücksichtigen marktbasierte Mechanismen, d.h., alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen. Gem. Scope-2-Leitfaden des Greenhouse Gas Protocol zu dualem Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»Location-based«) aus. Wenn wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde legen, betragen die Scope-2-Emissionen 5,24 Mio. t CO_2e.
- Den größten Anteil an unseren Treibhausgasemissionen haben die Scope-3-Emissionen unserer Subunternehmer (Kategorie 3.4 nach GHG-Protocol). Im Preferred-Carrier-Programm von DB Schenker arbeiten wir bevorzugt mit Reedereien und Fluggesellschaften zusammen, die die modernsten Flotten haben und auf Nachhaltigkeit Wert legen. Die Beratung zur klimafreundlichen Logistik für unsere Kunden ist ein integraler Bestandteil des Leistungsportfolios von DB Schenker und DB Cargo. Darüber hinaus entwickeln wir insbesondere in den Sektorplattformen des World Economic Forum (WEF) Strategien zur Dekarbonisierung des See- und Luftverkehrs.

Naturschutz

VERANTWORTUNG FÜR TIER- UND PFLANZENWELT

Schienenwege, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo wir in die Natur eingreifen, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen zum Ausgleich. Wir haben gemeinsam mit Naturschutzverbänden und Behörden die Richtlinie zum Schutz von Vögeln an Oberleitungsanlagen aktualisiert. Darüber hinaus arbeiten wir aktuell in einem Forschungsprojekt des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung an weiteren Lösungen, um Vögel und Kleintiere noch besser zu schützen.

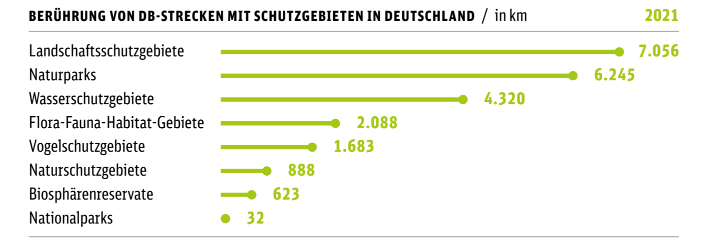
Vogelschutzmaßnahmen

2021 haben wir rund 3.600 Kurzschlussereignisse durch Tiere erfasst. Rund 92 % davon stehen im Zusammenhang mit Vögeln und rund 8 % mit kleinen Säugetieren. Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitungen werden zur Verbesserung Vogelschutzmaßnahmen grün Nr. 33 an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht.

Insektenschutzgesetz

Auf unseren Flächen finden über 50 Millionen Honigbienen grün Nr. 10 ihren Lebensraum. Für Wildbienen und weitere Insekten werden an ausgewählten Bahnhöfen sog. Archen aufgestellt. Auch künstlich geschaffene Nist- und Überwinterungshilfen grün Nr. 154 bieten Insekten Unterschlupf. Zur Umsetzung wildbienenfreundlicher Maßnahmen wurden Arbeitshilfen zur Förderung entwickelt, um die ökologische Qualität z.B. von Kompensationsflächen zu erhöhen. Gemeinsam mit Partnern stellen wir die Weichen für eine nachhaltige Bewirtschaftung unserer Flächen. Hier arbeiten wir zusammen mit der Bodensee-Stiftung, dem Global Nature Fund und dem Institut für landesbezogene Architektur. Unser gemeinsames Projekt ist Teil des EU-weiten Projekts LIFE BoogiBOP.

IT-Systeme zur Dokumentation von Schutzgebieten



Schutzgebiete können sich überschneiden.

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN


GRI 307-1

Bei Baumaßnahmen in der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigen wir den Naturschutz. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen auftreten, kompensieren wir diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Alle Daten grün Nr. 59 zu diesen Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK). Damit erfüllen wir die gem. Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Wir haben Ende 2021 7.258 Projekte mit insgesamt 46.015 Kompensationsmaßnahmen, darunter 15.777 Maßnahmen zum Artenschutz, im System hinterlegt. Zudem nahm die Anzahl unserer Projekte mit naturschutzrechtlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen um rund 1.000 Projekte zu.

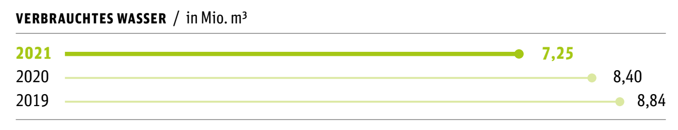
VEGETATIONSKONTROLLE

2021 lag die Ausbringungsmenge von Herbizidwirkstoffen in unseren Gleisen insgesamt bei 4,9 t. Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden rund 16 % der Gleise behandelt. Dies entspricht unverändert knapp 0,5 kg Wirkstoff pro Kilometer behandeltem Gleis. Mit Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat kamen bei der Behandlung ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) speziell für den Gleisbereich zugelassen sind. Derzeit entwickeln und erproben wir alternative Verfahren 70 und Anwendungsstrategien.

Ressourcenschutz

WASSERVERBRAUCH

Als Wasserverbrauch gilt der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. 2021 ist der Wasserverbrauch um 14 % (im Vorjahr: um 5 %) gesunken. Der Rückgang betrifft sowohl den Systemverbund Bahn als auch DB Arriva und DB Schenker.



Beinhaltet jeweils die Vebräuche von DB Schenker aus dem Vorjahr.

Luftreinhaltung

GRI 305-7

LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE ABSOLUT PER 31.12. / in t	2021	2020	2019
Partikelemissionen	5.299	5.758	6.336
Stickoxidemissionen (NO_x)	105.079	102.324	123.371
Schwefeldioxidemissionen (SO_2)	14.651	13.350	46.354
Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC)	7.782	7.203	9.201

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3.
Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker.

Unsere wichtigste Maßnahme zur Verminderung von Luftschadstoffemissionen ist die stetige Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Einen wichtigen Beitrag leistet auch die hohe Elektrifizierungsquote unseres Schienennetzes, da bei elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern nur bei der Stromerzeugung. Grundlage für die Berechnung sind Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotte. Seit Mitte 2018 setzen wir auf unseren innerstädtischen Baustellen ausschließlich emissionsarme Baufahrzeuge und -maschinen grün Nr. 11 ein. Unsere verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen werden durch die Seefracht dominiert, bei Rußpartikeln machen sie rund 77% aus. Hier führen wir unsere Zusammenarbeit mit den Carriern in diversen Industrieforen fort, in denen auch der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen gemeinschaftlich adressiert wird. Zudem gelten in der Schifffahrt weltweit seit Januar 2020 verschärfte gesetzliche Regelungen für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen zur Reduzierung von Luftschadstoffen.

ABGASNORMEN UNSERER FAHRZEUGE

Unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge erfüllen die aktuellen Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß. Unsere für Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-Normen V und VI und unsere komplette Pkw-Flotte verfügt über die Abgasnorm Euro 6. Im Schienenverkehr fahren wie 2020 16% der Fahrzeugflotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Der Anteil an Schienenfahrzeugen mit schadstoffarmer Elektrotraktion bleibt mit 63% auf dem hohen Vorjahresniveau. Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf 82% (im Vorjahr: 76%).

Umweltmanagement



UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

GRI 307-1

ANTEIL UNTERNEHMEN DES DB-KONZERNS MIT ZERTIFIZIERTEM UMWELTMANAGEMENTSYSTEM NACH ISO 14001 PER 30.11. / in %	2021	2020	2019
DB-Konzern	47	48	53
In Deutschland	20	22	22
In Europa (ohne Deutschland)	53	53	64
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	73	76	71

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites Umweltmanagementsystem nach DIN ISO 14001 grün Nr. 131 unterstützt, dessen konforme Verankerung in unserem Konzernregelwerk von einem unabhängigen Institut bestätigt wurde. Darauf aufbauend setzten 2021 77% unserer 266 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein entsprechendes Umweltmanagementsystem ein. Die Einhaltung und die Weiterentwicklung des konzernweiten Umweltmanagementstandards erfolgt durch den Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt. 2021 wurden keine signifikanten Bußgelder oder anderen Strafen wegen Umweltvergehen gegen DB-Unternehmen erlassen.

Mitarbeitende für den Umweltschutz

Wir bieten unseren Mitarbeitenden Umweltfachschulungen grün Nr. 90 zu Themen aus den Handlungsfeldern der Grünen Transformation an. Im Klimaschutz haben Mitarbeitende z.B. die Möglichkeit, sich im Energiemanagement nach DIN 50001 schulen zu lassen. 2021 fanden 80 Veranstaltungen mit rund 1.430 Teilnehmenden in Deutschland statt.

MITARBEITENDE

Personalentwicklung

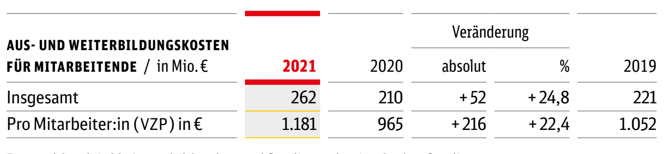
AUS- UND WEITERBILDUNG

Der überwiegende Teil der Aus-, Fort- und Weiterbildung erfolgt durch DB Training, Learning & Consulting als konzerninternem Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in rund 28.000 Veranstaltungen für rund 270.000 Teilnehmende pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an Mitarbeitende im DB-Konzern. Qualifizierungen werden in Präsenz, digital oder kombiniert in Blended-Learning-Konzepten angeboten. Eine moderne Infrastruktur ermöglicht Platz für Kreativität, neue Lösungen sowie neue digitale Lernformate, wie Virtual-Reality-(VR-) Trainings für den Bahnbetrieb oder die Fahrzeugtechnik.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für die rund 10.500 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des DB-Konzerns. Das Portfolio bietet Qualifizierungsangebote entsprechend den individuellen Karriere- und Entwicklungsphasen, um sie zu befähigen, die Anforderungen an Führung und die strategischen Handlungsfelder des DB-Konzerns umzusetzen.

Die Corona-Pandemie hat erhebliche Auswirkungen auf den Ausbildungs- und Qualifizierungsbetrieb. Bestehende Lernformate wurden weiterentwickelt und auf einen stark digitalisierten Arbeitsalltag hin angepasst. 2020 wurden innerhalb kürzester Zeit eine Vielzahl von digitalen Alternativen geschaffen, wie z.B. das digitale Onboarding. Im Bereich der Berufsausbildung konnte die bestehende IT-Infrastruktur genutzt und so die Ausbildung rein virtuell weiterverfolgt werden. Praktische Elemente der Berufsausbildung wurden, sobald möglich, auf Basis eines Corona-Schutzkonzepts in Präsenz nachgeholt. Lern-Apps und die DB Lernwelt als zentrale Lernplattform haben sich gerade für den Einsatz digitaler Lernszenarien bewährt.

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie werden an allen DB Training-Standorten (Trainingszentren, Ausbildungswerkstätten, Simulatorzentren, Praxisstandorte) Hygienekonzepte gem. den Corona-Schutzverordnungen angewendet. Dies wurde 2021 fortlaufend weiterentwickelt und im Hinblick auf die sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst. DB Akademie und DB Training haben darüber hinaus für die Mitarbeitenden und Führungskräfte zusätzliche Online-Angebote zur Unterstützung während der Corona-Pandemie entwickelt. Mit »Führen in der Krise«, dem virtuellen Portfolio »Gemeinsam durch die Krise« und dem Nachfolgeangebot »Gemeinsam zur neuen Normalität« wurden zahlreiche zielgruppenspezifische Angebote geschaffen. Das Angebot hat eine hohe Nachfrage und überdurchschnittlich positive Resonanz (rund 25.000 Nutzer:innen).



AUS- UND WEITERBILDUNGSKOSTEN FÜR MITARBEITENDE / in Mio. €	2021	2020	Veränderung absolut	%	2019
Insgesamt	262	210	+52	+24,8	221
Pro Mitarbeiter:in (VZP) in €	1.181	965	+216	+22,4	1.052

Deutschland, inkl. Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

AUS- UND WEITERBILDUNGSTAGE IN KUNDENNAHEN JOBFAMILIEN / in Tagen	2021	2020	2019
Pro Mitarbeiter:in (VZP)	11,5	11,9	10,7

Deutschland (Gesellschaften mit rund 80 % der inländischen Mitarbeitenden). Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammbelegschaft ohne Auszubildende und Studierende im dualen Studium.

Die Aus- und Weiterbildungskosten pro Mitarbeiter:in stiegen auf ein neues Rekordhoch.

NACHWUCHSSICHERUNG

ÜBERNOMMENE NACHWUCHSKRÄFTE NACH AUSBILDUNGSART / in NP	2021	2020	2019
Auszubildende	2.614	2.420	2.352
Studierende im dualen Studium	239	197	169

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden). Übernahme nach Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums.

Für uns stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung beim Arbeitsmarktzugang benötigen.

- Das Projekt Soziale und kulturelle Integration (SUKI) der Stiftungsfamilie BSW&EWH gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und dem Fonds soziale Sicherung bietet integrationsbegleitende Angebote zur Ergänzung der berufsfachlichen Qualifizierungsprogramme für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund.
- Mit ZukunftPlus e. V. wurde das Unterstützungsangebot für DB-Nachwuchskräfte weiterentwickelt und u.a. Lifehacks4U als konzernweites Angebot zur individuellen Unterstützung von Nachwuchskräften in Fragen, die über die Ausbildung hinausgehen, geschaffen.
- Ausgezeichnete Leistungen und großes Engagement in unseren Einstiegsprogrammen würdigen wir durch das Exzellenzprogramm für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte.
- Die gesellschaftliche Verantwortung und Partizipation der Nachwuchskräfte wird durch die Teilnahme am Toleranzwettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« von Beginn an gefördert. Seit Gründung des Wettbewerbs im Jahr 2000 haben über 13.000 Auszubildende des DB-Konzerns insgesamt rund 1.500 Projekte verwirklicht und ein Zeichen für ein respektvolles und tolerantes Miteinander gesetzt.

PERFORMANCE-MANAGEMENT

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management« sowohl auf berufliche als auch persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leitfragenbasiertes Feedback aus verschiedenen Perspektiven und eine strukturierte Ergebnisdarstellung werden ein Abgleich von Selbst- und Fremdbild sowie die zielgerichtete Selbstreflexion des Arbeitsverhaltens gefördert. Auch die regelmäßige Rückschau auf Kennzahlen und individuelle Beiträge zur Zielerreichung zeigt Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder auf. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Mitarbeitende einmal pro Jahr von ihren Vorgesetzten. Im persönlichen Gespräch werden Entwicklungsperspektiven und -maßnahmen wie Karriere Lab und Nachfolgeplanung gemeinsam besprochen und vereinbart. Ergibt sich aus der jährlichen Gesamteinschätzung ein Anlass für eine weiterführende Kompetenzeinschätzung, kann diese bei Bedarf bezogen auf das jeweilige Kompetenzprofil der Funktion durchgeführt werden.

Darüber hinaus bietet ein Tool für spontanes Feedback jederzeit die Möglichkeit, Feedback hierarchieübergreifend anzufragen und zu versenden und auf Wunsch eine visuelle Auszeichnung zu vergeben.

MITARBEITENDE ENTWICKELN UND STELLEN BESETZEN

Das DB-Rollenmodell verbindet aus interner Sicht Anforderungen an unterschiedliche Karrierewege (wie Fach, Projekt und Führung), an Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowie an die dafür erforderlichen Erfahrungen, Kompetenzen und Haltung. Es bildet die Grundlage für Besetzungs- und Diagnostikprozesse. Unsere internen Karriereoptionen wurden neben der Führungs- und Projektleitungskarriere um einen dritten Karrierepfad erweitert: die DB Fachexpert:innenkarriere, die internen Know-how-Tragenden mit wichtiger Expertise Weiterentwicklungsmöglichkeiten bietet.

Unser Talentmanagement haben wir 2021 neu ausgerichtet. Zentrale Elemente sind dabei der einfache Zugang für die Mitarbeitenden und Führungskräfte, attraktive Angebote für Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege sowie ein hohes Maß an Eigeninitiative und Individualität. Mit der Kampagne »Führung rockt!« unterstützen wir die Förderung und Forderung von mehr Vielfalt im DB-Konzern. Mit spannenden Interviews und Videos veranschaulicht die Kampagne einige Beispiele von Frauen in Führungspositionen, die als gutes Beispiel vorangehen. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit individueller Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, Frauen für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

EINSTEIGEN IN DEN JOB

2021 haben wir mit der (Weiter-)Entwicklung eines strukturierten Wiedereinstiegsmanagements begonnen, um temporär abwesende Mitarbeitende beim Wiedereinstieg zu unterstützen. Zentrale Elemente sind v.a. die Bereitstellung gebündelter Informationen zur besseren Orientierung, Austausch- und Gesprächsangebote zur Stärkung der eigenen Reflexion sowie Angebote zur persönlichen Weiterentwicklung.

Transformation

DIVERSITY

In Deutschland arbeiten rund 219.000 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 51.200 Frauen. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen nach Organisationsstruktur, der die vom Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften umfasst, lag per 31. Dezember 2021 über alle Ebenen bei 25,4 % (per 31. Dezember 2020: 24,4 %).

FÜHRUNGSEBENEN BEI LEITENDEN ANGESTELLTEN UND IM AUFSICHTSRAT NACH GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Aufsichtsrat	20	20	19
Anteil Frauen in %	30,0	35,0	31,6
Top-Management	252	243	227
Anteil Frauen in %	19,0	16,9	13,2
Oberes Management	1.072	1.039	993
Anteil Frauen in %	19,9	18,4	17,9
Mittleres Management	2.464	2.382	2.172
Anteil Frauen in %	22,2	22,0	21,3
Leitende Angestellte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	**3.788**	**3.664**	**3.392**
Anteil Frauen in %	21,3	20,7	19,8

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Frauen bei leitenden Angestellten stieg 2021 und belegt unsere Anstrengung, den Frauenanteil zu erhöhen. Der Anstieg der leitenden Angestellten resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Mitarbeitendenzahl, Reorganisationen, Strukturanpassungen und Übernahmen von Gesellschaften.

MITARBEITENDE NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
< 30 Jahre	30.312	29.929	28.986
30 – 49 Jahre	94.064	92.950	89.092
≥ 50 Jahre	89.644	90.008	89.037
Insgesamt	**214.020**	**212.887**	**207.115**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Mitarbeitenden über 50 Jahre ist weiterhin hoch (rund 42 %).

MITARBEITENDE MIT SCHWERBEHINDERUNG NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
< 30 Jahre	377	326	308
30 – 49 Jahre	2.488	2.620	2.721
≥ 50 Jahre	9.419	9.540	9.677
Insgesamt	**12.284**	**12.486**	**12.706**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Erfasst werden Mitarbeitende und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland beträgt 5,5 %. Bezogen auf die Konzerngesellschaften liegt sie bei rund der Hälfte über der gesetzlichen Quote von 5 %.

Beschäftigungsbedingungen

GRI 102-41

KOLLEKTIVRECHTLICHE REGELUNGEN

MITARBEITENDE NACH BESCHÄFTIGUNGSART PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Tarifkräfte	187.379	184.508	177.286
Beamt:innen	14.705	17.081	19.087
Mitarbeitende mit Individualverträgen [1]	11.936	11.298	10.742
Insgesamt	**214.020**	**212.887**	**207.115**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
[1] In dem Wert für die Mitarbeitenden mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeitende, die übertariflich vergütet werden (sog. AT-Mitarbeitende), und Mitarbeitende mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den in den jeweiligen Ländern zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind. Grundsätzlich gelten die Tarifverträge für die Mitarbeitenden in Deutschland. Die Tätigkeit der Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz. Auf dieser Grundlage werden für die Beamt:innen die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

MITARBEITENDE MIT KOLLEKTIVRECHTLICHEN REGELUNGEN PER 31.12. / in NP	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Mitarbeitende mit Tarifverträgen	202.059	201.555	+ 504	+ 0,3	196.327
Anteil in %	94,4	94,7	– 0,3	–	94,8

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Mitarbeitenden, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, liegt nahezu unverändert auf einem sehr hohen Niveau.

SOZIAL- UND NEBENLEISTUNGEN

Neben einer fairen und leistungsgerechten Vergütung sowie einer arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung und Förderung der Eigenvorsorge bieten wir vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Auch die Sozialpartner (Bahn-Sozialwerk, Bahn-Betriebskrankenkasse, Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine, DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken) bieten Vorteilspakete für DB-Mitarbeitende. In Zusammenarbeit mit der Stiftungsfamilie bieten wir unseren Mitarbeitenden verschiedene Angebote zur Kinderbetreuung und weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben



102-8

MITARBEITENDE NACH ARBEITSZEIT UND GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Vollzeit	195.127	193.844	188.820
davon Frauen	37.769	37.243	36.122
Teilzeit	23.578	23.184	22.480
davon Frauen	13.360	13.292	13.072
Insgesamt	**218.705**	**217.028**	**211.300**

Deutschland.

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle an. Dies dient der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Unbefristet	209.221	206.970	200.392
davon Frauen	48.355	47.541	46.033
Befristet	9.484	10.058	10.908
davon Frauen	2.774	2.993	3.161
Insgesamt	**218.705**	**217.028**	**211.300**

Deutschland.

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen in Deutschland lag mit rund 96 % weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

EXTERNE ZEITARBEITNEHMENDE PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
Insgesamt	2.416	2.232	3.458

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeitenden).

Aufgrund der Corona-Pandemie verbliebt der Einsatz von externen Zeitarbeitnehmenden auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

TCFD

Leitende und außertariflich Angestellte

Die variable Vergütung der leitenden Angestellten, tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden ist an den Top-Zielen der Starken Schiene 52 ff. ausgerichtet. Die Basis zur Bemessung der variablen Vergütung bildet ein einheitliches Kennzahlen-Set. Neben dem Konzern- und Geschäftserfolg im Systemverbund Bahn berücksichtigt ein Nachhaltigkeitsfaktor den Kompassindex im Systemverbund Bahn sowie die Reduzierung der CO_2e-Emissionen.

- Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende eine berufliche Auszeit nehmen. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit und Interimsmanagement.
- Das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduzieren und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter erhalten.
- Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen für die betriebliche Altersvorsorge werden für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende Versorgungsleistungen nach dem Erwerbsleben sichergestellt.
- Die BahnCard- und das Carsharing-Angebot bieten leitenden Angestellten eine ökologische Alternative zum Firmenwagen.

Maßnahmen gegen Diskriminierung

Wir setzen uns für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung und Mobbing ein. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie der für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung oder der Rahmen-KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien, wie zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien, steht allen Mitarbeitenden mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert den konzerninternen Pool von Mediator:innen.

ARBEITSSCHUTZ UND GESUNDHEITSMANAGEMENT

Als einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Pandemie haben wir sowohl eigene Impfzentren errichtet als auch Impfangebote beim betriebsärztlichen Dienst aufgebaut. In zehn DB-Impfzentren und 35 weiteren Einrichtungen des betriebsärztlichen Dienstes der ias AG erfolgten insgesamt über 32.000 Impfungen. Nach einer EU-weiten Ausschreibung sind die betriebsärztlichen Leistungen an vier Dienstleister vergeben worden. Im Zuge dieser Neuausrichtung ist die Digitalisierung der Kapazitäts- und Ressourcensteuerung der betriebsärztlichen Dienstleister ein Beitrag zur Gestaltung eines modernen Arbeitsschutzes und Gesundheitsmanagements. Mit der Einführung einer zukunftsfähigen IT-Plattform, die den betriebsärztlichen Dienst und den Arbeitsschutz sowie das Gefahrstoffmanagement verzahnt, wurde in diesen Bereichen ein wesentlicher Meilenstein zur Umsetzung der Technik- und Digitalisierungsstrategie erreicht.

Unsere Arbeitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfallereignisse und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern. Durch die funktionsübergreifende Zusammenarbeit konnten wir in der Corona-Pandemie präventive Maßnahmen schnell konzernweit umsetzen und haben dabei nicht nur gesetzliche Vorgaben in Abstimmung mit den Betriebsparteien sowie der Unfallversicherung Bund und Bahn eingehalten, sondern unabhängig von den unterschiedlichen staatlichen und autonomen Arbeitsschutzvorschriften deutschlandweite Mindestanforderungen für Schutzmaßnahmen festgelegt. Es wurden konzernweite Standards zu den AHA+L-Regeln abgestimmt, die in den Gefährdungsbeurteilungen berücksichtigt und in Arbeitsschutzunterweisungen vermittelt wurden.

2021 wurden die geplanten Anpassungen an den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz vorgenommen. Das betraf die Themenschwerpunkte Gefährdungsbeurteilung und Unfallmanagement. Weiterhin wurden erste Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes für den Systemverbund Bahn i.S.d. Zero Accident in der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz entwickelt, z.B. Bereitstellung eines Lernangebots zur Ergänzung der jährlichen Arbeitsschutzunterweisung, und u.a. in einem Piloten mit mehreren Gesellschaften erfolgreich erprobt.

Mit der gemeinsamen Arbeitsschutzstrategie Zero Accident wird im Systemverbund Bahn das strategische Ziel »keine Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingten Erkrankungen« verfolgt. Höchste Priorität hat dabei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle sowie von Berufskrankheiten. Wenn trotzdem ein tödlicher oder schwerer Arbeitsunfall eintritt, kooperieren wir eng mit den zuständigen Behörden und tun alles, um vergleichbare Unfallursachen künftig auszuschließen. Wir sind im Zero Accident Forum des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertreten. Das Forum ist ein Netzwerk von Unternehmen, um voneinander zu lernen, damit die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle auf null reduziert wird.

KRANKENSTAND AUF BASIS STUNDEN / in %	2021	2020	2019
DB Fernverkehr	6,0	5,8	6,7
DB Regio	7,5	7,6	7,9
DB Cargo	6,7	6,4	7,1
DB Netze Fahrweg	4,9	5,0	5,6
DB Netze Personenbahnhöfe	5,2	5,5	6,5
DB Netze Energie	3,3	3,4	4,2
Sonstige	5,2	5,4	6,3
DB Schenker	5,4	8,1	6,7
DB-Konzern	**5,7**	**6,0**	**6,5**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Krankenstand ist weiter gesunken und ist eine mögliche Indikation dafür, dass die umfänglichen Hygiene- und Schutzmaßnahmen im Kontext der Corona-Pandemie wirken.

ARBEITSUNFÄLLE UND LTIF	2021	2020	2019
Tödliche Arbeitsunfälle [1]	4	6	7
davon in Deutschland [2]	4	2	5
Lost Time Injury Frequency (LTIF) [2),3)]	21,8	21,5	25,0

[1] Weltweit (Gesellschaften mit rund 98 % der Mitarbeitenden).
[2] Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
[3] Lost Time Injury Frequency = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) ×1.000.000 / Arbeitsstunden.

Die Einhaltung interner Standards und nationaler Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeitenden. Ein Beitrag für den Erfolg sind eine sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde Mitarbeitende. Das Ziel, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein für die eigene Verantwortung zu verbessern, wurde durch digitale Veranstaltungen und eine aktive Kommunikation zum Arbeitsschutz umgesetzt. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit

zu optimieren. Mit der Unfallhäufigkeit (Lost Time Injury Frequency; LTIF) haben wir eine Steuerungsgröße etabliert, mit dem Ziel, die Unfallhäufigkeit weiter zu reduzieren.

Die tödlichen Arbeitsunfälle haben sich 2021 im Bereich der Infrastruktur bei DB Netze Fahrweg sowie bei DB Schenker ereignet. Tödliche Arbeitsunfälle werden im DB-Konzern in den betroffenen Geschäftsfeldern systematisch untersucht und mögliche prozessuale Verbesserungen sowie weitere Maßnahmen identifiziert und umgesetzt.

In die Ermittlung des LTIF werden rund 65 Gesellschaften in Deutschland einbezogen. Bei der genauen Betrachtung des LTIF ergibt sich ein differenziertes Bild, auch im internationalen Vergleich, da alle Tätigkeitsgebiete innerhalb des DB-Konzerns in die Ermittlung einbezogen werden und nicht nur Teilbereiche. Im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik ist es unser Ziel, den LTIF kontinuierlich und nachhaltig zu senken. Dazu tragen unsere Maßnahmen gem. Zero Accident bei. Wir beziehen die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten in der konzernweiten Arbeitsgruppe Arbeitsschutz ein und fördern dadurch eine übergreifende Sicherheitskultur, um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten. Der LTIF in Deutschland bewegt sich auf Vorjahresniveau.

2022 wollen wir die eingeführte IT-Anwendung SAP EH&S weiterentwickeln und neue digitale Formate im Rahmen der zunehmenden Digitalisierung vorantreiben. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Verantwortung und die Vorbildfunktion von Führungskräften stärker herauszustellen. Daher werden weitere Lernangebote für Führungskräfte innerhalb der Arbeitsschutzstrategie für den Systemverbund Bahn entwickelt.

GRI 102-43

Arbeitsschutzausschüsse im DB-Konzern

In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss in Betrieben (Produktionsstätte, Niederlassung, Wahlbetrieb) ab einer Betriebsgröße von 20 Mitarbeitenden gesetzlich vorgeschrieben. Im DB-Konzern ist ein Großteil aller Mitarbeitenden (über 75 %) in Arbeitsschutzausschüssen vertreten.

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE PER 31.12. / in NP	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
DB Fernverkehr	19.836	19.873	-37	-0,2	18.370
DB Regio	39.333	39.299	+34	+0,1	38.462
DB Cargo	30.606	30.586	+20	+0,1	29.998
DB Netze Fahrweg	52.756	51.714	+1.042	+2,0	50.107
DB Netze Personenbahnhöfe	7.161	6.864	+297	+4,3	6.595
DB Netze Energie	1.968	1.928	+40	+2,1	1.829
Sonstige	60.978	60.589	+389	+0,6	58.131
Systemverbund Bahn	**212.638**	**210.853**	**+1.785**	**+0,8**	**203.492**
DB Arriva	46.031	48.796	-2.765	-5,7	55.283
DB Schenker	78.321	76.629	+1.692	+2,2	79.136
DB-Konzern	**336.990**	**336.278**	**+712**	**+0,2**	**337.911**

Per 31. Dezember 2021 lag die Mitarbeitendenzahl 82 auf dem Niveau des Vorjahresendes.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN PER 31.12. / in NP	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	218.705	217.028	+1.677	+0,8	211.300
Europa (ohne Deutschland)	88.486	89.990	-1.504	-1,7	96.901
Asien/Pazifik	17.021	16.806	+215	+1,3	16.980
Nordamerika	9.311	9.163	+148	+1,6	9.390
Übrige Welt	3.467	3.291	+176	+5,3	3.340
DB-Konzern	**336.990**	**336.278**	**+712**	**+0,2**	**337.911**

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands blieb mit rund 35 % auf Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2020: rund 35 %).

NEUEINSTELLUNGEN

NEUEINSTELLUNGEN NACH GESCHLECHT (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) PER 31.12. / in NP	2021	2020	2019
< 30 Jahre	7.161	8.247	8.693
Anteil Frauen in %	30,5	29,3	28,8
30 - 49 Jahre	8.892	10.600	10.922
Anteil Frauen in %	21,9	21,4	21,9
≥ 50 Jahre	2.397	2.853	3.143
Anteil Frauen in %	18,9	21,1	20,4
DB-Konzern	**18.450**	**21.700**	**22.758**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

Die Zahl der neu eingestellten Mitarbeitenden in Deutschland liegt weiterhin auf einem hohen Niveau.

MITARBEITENDENFLUKTUATION

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in NP	2021	2020	2019
Rentenbedingte Fluktuation	3.614	3.478	3.212
davon Frauen	694	696	692
Sonstige Fluktuation	11.166	9.218	10.043
davon Frauen	2.296	1.862	2.129
Insgesamt	**14.780**	**12.696**	**13.255**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Mitarbeitenden. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in %	2021	2020	2019
Rentenbedingte Fluktuation	1,7	1,6	1,5
davon Frauen	1,4	1,4	1,5
Sonstige Fluktuation	5,1	4,3	4,8
davon Frauen	4,6	3,8	4,5
Insgesamt	**6,8**	**5,9**	**6,3**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammbelegschaft. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Der Anstieg der Fluktuation ist im Wesentlichen im Bereich der sonstigen Fluktuation durch Abgang in den sog. erweiterten Personalbestand (z.B. Elternzeit, Langzeit- oder Dauerkrankheit) begründet.





102-56

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT DER NICHTFINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben die Angaben im Integrierten Geschäftsbericht 2021 der Deutschen Bahn AG, Berlin (im Folgenden »Gesellschaft«), in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Offener Stakeholderdialog«, »An unsere Stakeholder – Gesellschaftliches Engagement« und »Anhang zur Nachhaltigkeit« für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden »Bericht«) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in dem Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: »GRI-Kriterien«).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 »Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben im Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation der Gesellschaft und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Bericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte der Gesellschaft auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben des Berichts
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der Darstellung des Berichts

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Berlin, den 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink ppa. Thomas Groth
Wirtschaftsprüfer







WEITERE INFORMATIONEN

GRI
102-54
102-55

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) INDEX

Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Internationalen Standards der GRI in der Berichtsoption Kern (Core) erstellt.

GRI-STANDARDS / Kern-Option	Erfüllungsgrad	Seite
GRI 102: ALLGEMEINE ANGABEN		
1. ORGANISATIONSPROFIL		
102-1 Name der Organisation	●	39–40
102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	●	39–40, 41–43
102-3 Hauptsitz der Organisation	●	39–40
102-4 Betriebsstätten	●	39–40, 55, 112–114, 149
102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	●	39–40
102-6 Belieferte Märkte	●	39–40, 41–43, 55, 101–103, 106–107, 113, 123–125, 127–129, 132, 133, 140, 141, 147, 148–150
102-7 Größe der Organisation	●	39–40, 82, 102, 107, 113, 124, 128, 133, 137, 140, 149, 187
102-8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	●	265
102-9 Lieferkette	●	261
102-10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	●	125, 136, 151, 194–195, 241–247, 261
102-11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	●	155–157, 157–163
102-12 Externe Initiativen	●	32, 45
102-13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	●	32, 34, 47
2. STRATEGIE		
102-14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	●	25–26
3. ETHIK UND INTEGRITÄT		
102-16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	●	32–34, 34–36, 43, 45, 174–184, 254, 254–259, 271, 272
4. UNTERNEHMENSFÜHRUNG		
102-18 Führungsstruktur	●	28–31, 39–40, 171–173, 174–184
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN		
102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen	●	33
102-41 Tarifverträge	●	265
102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	●	32–34, 43
102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	●	32–34, 44, 79, 254, 257, 267
102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	●	33, 44
6. VORGEHENSWEISE BEI DER BERICHTERSTATTUNG		
102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	●	241–247
102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	●	44–45
102-47 Liste der wesentlichen Themen	●	44–45
102-48 Neudarstellung von Informationen	●	86
102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	●	44–45
102-50 Berichtszeitraum	●	254
102-51 Datum des letzten Berichts	●	254
102-52 Berichtszyklus	●	254
102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	●	278
102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	●	254, 270–271
102-55 GRI-Inhaltsindex	●	270–271
102-56 Externe Prüfung	●	31, 251–252, 254, 268
GRI 103: MANAGEMENTANSATZ		
103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	●	60, 67, 70, 71, 72–73, 75, 91–92, 254, 255–256, 256, 257–258, 258
103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	●	60, 67, 70, 71, 72–73, 75, 91–92, 254, 255–256, 256, 257–258, 258
103-3 Beurteilung des Managementansatzes	●	60, 67, 70, 71, 72–73, 75, 91–92, 254, 255–256, 256, 257–258, 258
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG		
201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	●	87–89, 186, 189
201-2 Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	●	162–163
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN		
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	●	95–97, 163, 236
GRI 301: MATERIALIEN		
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	●	71
301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	●	71
301-3 Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	●	71

GRI-STANDARDS / Kern-Option		Erfüllungsgrad	Seite
GRI 302: ENERGIE			
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	◒ [1]	68-69
302-3	Energieintensität	●	68-69
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	◒ [1]	68-69
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	●	68-69
GRI 305: EMISSIONEN			
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	●	261-262
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	●	261-262
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	●	261-262
305-4	Intensität der THG-Emissionen	●	68
305-5	Senkung der THG-Emissionen	●	67, 68
305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	●	263
GRI 306: ABWASSER UND ABFALL			
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	●	71
306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	●	71-72
306-4	Transport von gefährlichem Abfall	●	71-72
306-5	Von Abwassereinleitung und/oder Oberflächenabfluss betroffene Gewässer	●	71-72
GRI 307: UMWELT-COMPLIANCE			
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	●	262, 263

● Voll erfüllt ◒ Teilweise erfüllt ○ Nicht erfüllt

[1] Der Fokus liegt auf den stationären Verbräuchen. Die Traktion wird nicht als absoluter Energieverbrauch, sondern mit spezifischen Werten für Primärenergieverbrauch und Treibhausgasemissionen offengelegt.

GRI 102-16

UN GLOBAL COMPACT INDEX

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

		Seite
MENSCHENRECHTE		
Prinzip 1	Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	34-36, 44-50, 255-256, 260-261
Prinzip 2	Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	255-256, 260-261
ARBEITSNORMEN		
Prinzip 3	Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	77-82, 255-256, 265-267
Prinzip 4	Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	255-256, 260-261
Prinzip 5	Abschaffung der Kinderarbeit	255-256, 260-261
Prinzip 6	Beseitigung von Diskriminierung	44-50, 78-82, 265-267
UMWELTSCHUTZ		
Prinzip 7	Vorsorgender Umweltschutz	32-34, 43, 44-51, 52-57, 66-73, 134, 261-263
Prinzip 8	Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	32-34, 43, 44-51, 52-57, 64-73, 103, 109, 115, 125, 130, 134, 142-143, 151, 261-263
Prinzip 9	Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	32-34, 43, 52-57, 66-73, 103, 108-109, 115, 125, 129-130, 134, 142-143, 150-151, 261-263
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
Prinzip 10	Maßnahmen gegen Korruption	32-34, 254-256, 260-261





GRI 102-16

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) INDEX

Der DB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der TCFD empfohlene Inhalte. Die Indextabelle zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Themen platziert sind. Die Tabelle gliedert sich den TCFD-Empfehlungen folgend in die vier Kernbereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

EMPFEHLUNGEN DER TCFD ZUR OFFENLEGUNG		Seite
GOVERNANCE		
Offenlegung der Governance von klimabezogenen Risiken und Chancen	a. Aufsicht des Aufsichtsrats und Vorstands über klimabezogene Risiken und Chancen	43, 56–57, 155–156, 180
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken und Chancen	43
STRATEGIE		
Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen für die Organisation	155–156, 157–163
	b. Auswirkungen von klimabezogenen Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	47, 52–54, 56–57, 66, 67–70, 157–163
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabezogener Szenarien, einschließlich eines 2-°C- oder niedrigeren Szenarios	47, 52–54, 56–57, 66, 69–70, 162
RISIKOMANAGEMENT		
Offenlegung von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken	a. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	155–156, 157–163
	b. Prozesse zur Steuerung klimabezogener Risiken	69–70, 157–163
	c. Integration der Prozesse zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken in das allgemeine Risikomanagement	155–156, 157–163
KENNZAHLEN UND ZIELE		
Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabezogener Risiken und Chancen	a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung von klimabezogenen Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess	43, 56–57, 66, 67–69, 181–182, 266
	b. Scope-1-, 2- und – falls angebracht – auch Scope-3-THG-Emissionen und die damit verbundenen Risiken	261–262, 276
	c. Ziele, um klimabezogene Risiken und Chancen zu steuern, einschließlich der Leistung bezogen auf diese Ziele	56–57, 66, 67–69

GLOSSAR



A

Anlagenqualität
Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe
Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung
Die Auslastung beschreibt den Anteil der beanspruchten Kapazität der Betriebsmittel (z.B. Zug, Bus) an der insgesamt verfügbaren Kapazität.



B

Bahnstrommix
Zusammensetzung des Antriebsstroms aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der u.a. von DB Netze Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Barrierefreiheit
Wird als universelles Design verstanden, d.h. ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Bedarfsplan
In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbausvorhaben.

Bestandsnetz
Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller
Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger.

Betriebsleistung
Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Messgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Biokraftstoff
Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird und im Vergleich zu Diesel eine klimafreundliche Alternative ist. Biokraftstoffe, die ausschließlich aus Abfall- und Reststoffen und ohne die Verwendung von Anbaubiomasse hergestellt werden, werden auch fortschrittliche Biokraftstoffe genannt. HVO (Hydrogenated Vegetable Oil = hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen Biokraftstoff.

Brutto-Investitionen
Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)
Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C

Capital Employed
Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance
Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D

DB-Bahnstrom
Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Netze Energie konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

DBeco plus
Angebot für Schienengüterverkehrskunden, um ihre Waren auf allen elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands und Österreichs klimaneutral transportieren zu lassen.

Debt-Issuance-Programm
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)
Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen bzw. alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Diversity
Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

E

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)
Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)
Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote
Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen
Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie
Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also z.B. die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Traktionsstrom.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung
Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien
Energie aus erneuerbaren und prinzipiell unbegrenzt vorhandenen Energiequellen, z.B. Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)
Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

ESG-Rating
Bewertung der Nachhaltigkeit z.B. eines Unternehmens. Der Grad an Nachhaltigkeit wird anhand der Erfüllung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz ESG-Kriterien, bewertet.




European Train Control System (ETCS)
Europaweit standardisiertes Zugbeeinflussungssystem. Die Migration von ETCS betrifft sowohl die Infrastruktur als auch die Fahrzeuge. ETCS ist in mehreren Leveln realisierbar, die u.a. von der Eisenbahninfrastruktur und der gewünschten Geschwindigkeit abhängen.



F

Fernverkehr
DB-Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity. Darüber hinaus gibt es auch Angebote von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Floating Rate Note (FRN)
Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse
Siehe K- und LL-Sohle.



G

Gesamtpünktlichkeit
Umfasst bei DB Netze Fahrweg alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG.

Global Reporting Initiative (GRI)
Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Ein weltweit anerkannter Standard zur Qualifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, der von vielen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Regierungen angewendet wird.



H

Hybridanleihe
Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen i.d.R. sehr lange Laufzeiten bzw. keinen festen Rückzahlungsbetrag auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.



I

IFRS 16
Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Intermodaler Wettbewerb
Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z.B. zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)
International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)
Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (z.B. Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Investitionszuschüsse
Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K

Kapitalkosten
Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima
Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (z.B. Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreiben.

Kohlenwasserstoffe (NMHC)
Sind z.B. in Erdöl, Erdgas oder Kohle enthalten. Bei Ausstoß gelten sie als umweltschädigend.

Kombinierter Verkehr (KV)
Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kompassindex
Misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kultur-Barometers (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis
Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kontraktlogistik
Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Krankenstand
Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

Kreditfazilitäten
Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Kreditrating
Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

K-Sohle
Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kulturbarometer
Deutschlandweite Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Kurzes, kompaktes und digitales Instrument als ergänzendes Format in den Zwischenjahren der umfassenderen Mitarbeitendenbefragung. Schwerpunkt der Befragung ist die Erhebung des Kompassindex – er misst Konzernkultur i.S.d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander«.

Kundenzufriedenheit
Zufriedenheit der Kund:innen und Partner mit einem Produkt/Angebot bzw. einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird.

Kundenzufriedenheitsindex
Index, abgefragt im Allgemeinen auf einer Notenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Diese Noten werden umgerechnet und auf einer Skala von 0 bis 100 dargestellt (0 Punkte = Note 6; 20 Punkte = Note 5; 40 Punkte = Note 4; 60 Punkte = Note 3; 80 Punkte = Note 2; 100 Punkte = Note 1).

L

Lärm
Für Mensch und Umwelt störende oder im Extremfall gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung
Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (z.B. Bremssohlen aus Verbundstoffen an Güterwagen, Flüsterbremsen genannt) und am Ausbreitungsweg (z.B. Schallschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster).

Lärmsanierungsprogramm
Freiwilliges Programm der Bundesregierung zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge
Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Lieferkette
Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf eine Million Arbeitsstunden.

Luftschadstoffe
Natürliche oder durch menschliche Aktivitäten bedingte luftgetragene Stoffe, die eine schädliche Wirkung auf die Umwelt haben können. Beispiele für verbrennungsbedingte Luftschadstoffe sind Rußpartikel, Stickoxide oder Schwefeldioxide.

M

Mitarbeitendenbefragung
Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI)
Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

N

Nachhaltigkeit
Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr
Verkehre mit den Produkten Interregio-Express (IRE), RB, RE und S-Bahn.

Netto-Finanzschulden
Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen
Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z.B. für Infrastrukturinvestitionen.

O

Ökosystem (digital)
Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen bspw. durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote
Dienstleistungen, die für den Kunden nach dessen Anforderung auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases
Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen
Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (v.a. in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

P

Partikel
Kleine bis kleinste Teilchen, wie z.B. Staub oder Ruß.

Personenkilometer (Pkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

Preferred Carrier
Wesentliche Transportpartner (Frachtführer) unseres Logistikers DB Schenker.

Primärenergie
Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, z.B. Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit
Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Bus werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet.

R

Ressource
Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)
Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohertrag
Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten bzw. direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

Rußpartikel
Staubförmige Emissionen, die bei der Verbrennung von Dieselkraftstoffen entstehen, u.a. Feinstaub.

S

Saldierungsfähiges Planvermögen
Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand
Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton oder aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).






Science Based Targets Initiative (SBTi)
Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine Partnerschaft zwischen dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem United Nations Global Compact, dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF). Sie definiert Methoden für die Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele im Einklang mit den neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft und definiert und fördert Best Practice für Emissionsreduzierungen und Netto-Null-Ziele.


TCFD

Scope 1–3 (gem. GHG)
Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sog. Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb oder stationären Anlagen zur Wärmeerzeugung, Scope 2 = Traktionsstrom- und Fernwärmebereitstellung, Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, z.B. Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (beauftragte Verkehre). Wir berichten im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen.

Senioranleihe
Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (z.B. Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Spezifisch
Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, z.B. auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder
Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter:innen.

Stationäre Anlagen
Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem
Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Strommix
Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (z.B.erneuerbare Energien, Gas und andere).

Sustainable Development Goals (SDGs)
Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap
Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.



T

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)
Die Task Force on Climate-related Financial Disclosure ist eine Initiative, die 2015 gegründet wurde, um Empfehlungen für die Berichterstattung von materiellen finanziellen Chancen und Risiken auszuarbeiten, die sich aus dem Klimawandel für Unternehmen ergeben.

Tilgungsdeckung
Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion
Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden u.a. elektrische, dieselelektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse
Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)
Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem
Transparente und diskriminierungsfreie Entgeltlogik der DB Netz AG für die Trassennutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

Treibhausgasemissionen (CO_2-Äquivalente [CO_2e])
Klimawirksame Spurengase, z.B. Methan und Lachgas (Distickstoffmonoxid), die hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Klimawirksamkeit in die äquivalente Menge CO_2 umgerechnet werden.

U

United Nations Global Compact
Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte, heute und in Zukunft.



V

V-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

Vegetationskontrolle
Vegetationskontrolle umfasst alle Instandhaltungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und Dritter, die im Zusammenhang mit Vegetation stehen. Dazu gehören die Überprüfung und das Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung
Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsträger
Streckenart der Verkehrsmittel, wie bspw. Straße oder Schiene.

Verkehrsvertrag
Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit
Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, z.B. Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

W

Well-to-Wheel (WTW)
Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung und Nutzung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).



Z

Zinslose Darlehen
Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A

ABS Ausbaustrecke
Abs. Absatz
AEG Allgemeines Eisenbahngesetz
AGV MOVE Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG Aktiengesetz
ARN Rail North
ATO Automatic Train Operation
AUD Australischer Dollar

B

bAV Betriebliche Altersvorsorge
bbl Barrel
BEV Bundeseisenbahnvermögen
BGB Bürgerliches Gesetzbuch
BGH Bundesgerichtshof
BilMoG Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIM Building Information Modeling
BIP Bruttoinlandsprodukt
BMAS Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMF Bundesministerium der Finanzen
BMI Bundesministerium des Innern und für Heimat
BMUV Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BNetzA Bundesnetzagentur
BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bund Bundesrepublik Deutschland
Buskm Buskilometer
BVerfG Bundesverfassungsgericht

C

CCO Chief Compliance Officer
CEF Connecting Europe Facility
CEO Chief Executive Officer
CHF Schweizer Franken
CO_2 Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
CO_2e CO_2-Äquivalent
COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CSA Credit Support Agreements
CSO Chief Sustainability Officer
CSR Corporate Social Responsibility
CSR-RUG CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
CTA Contractual Trust Arrangement

D

DAK Digitale Automatische Kupplung
DB AG Deutsche Bahn AG
DB E&C Deutsche Bahn Engineering & Consulting GmbH
DB Finance Deutsche Bahn Finance GmbH
DB IO Deutsche Bahn International Operations
DB-Konzern Deutsche Bahn Konzern
DGCN Deutsches Global Compact Netzwerk
DKS Digitaler Knoten Stuttgart
DSD Digitale Schiene Deutschland
DSGVO Datenschutzgrundverordnung
DSTW Digitales Stellwerk

E

EAV Ergebnisabführungsvertrag
EBA Eisenbahn-Bundesamt
EBIT Earnings before Interest and Taxes
EBITDA Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
EC Eurocity
EDIP European-Debt-Issuance-Programm
EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz
ESG Environmental, Social, Governance
ESTW Elektronisches Stellwerk
ETCS European Train Control System
EU Europäische Union
EuGH Europäischer Gerichtshof
EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB Europäische Zentralbank

F

FS Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)
FüPoG III Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

G

GBP Britisches Pfund Sterling
GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GRI Global Reporting Initiative
GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWh Gigawattstunde

H

HR Human Resources

I

IC Intercity
ICE Intercity-Express
IFRS International Financial Reporting Standards
IKS Internes Kontrollsystem
ISO Internationale Organisation für Normung

K

KBV Konzernbetriebsvereinbarung
KI Künstliche Intelligenz
KonTraG Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
kWh Kilowattstunde

L

LTI Long-term Incentive
LTIF Lost Time Injury Frequency
LuFV Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

M

m^2 Quadratmeter
MaaS Mobility as a Service
MaRisk Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MitbestG Mitbestimmungsgesetz
MJ Megajoule
MRR Minimum Required Rate of Return
MWh Megawattstunde

N

NABU Naturschutzbund Deutschland e. V.
NBS Neubaustrecke
NFE Nichtfinanzielle Erklärung
Nkm Nutzwagenkilometer
NOK Norwegische Krone
NOX Stickoxid
NP Natürliche Personen
NPM Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
NS Nederlandse Spoorwegen (niederländische Staatsbahn)

O

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

P

PCGK Public Corporate Governance Kodex des Bundes
PFA Planfeststellungsabschnitt
Pkm Personenkilometer
PKP Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
PPA Power Purchase Agreements
PwC PricewaterhouseCoopers

R

RB Regionalbahn
RE Regional-Express
RegG Regionalisierungsgesetz
RESY Regio-Energiesparsystem
RMS Risikomanagementsystem
ROCE Return on Capital Employed

S

S. Satz
SBB Schweizerische Bundesbahnen
SBTi Science Based Targets initiative
SDGs Sustainable Development Goals
SGV Schienengüterverkehr
SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
SO_2 Schwefeldioxid
S&P S&P Global Ratings
SPNV Schienenpersonennahverkehr
SPP Strategische Personalplanung
Sts Staatssekretär
Sts'in Staatssekretärin

T

T Tausend
t Tonnen
TEE TransEuropExpress
TEN Trans-European Networks
TEU Twenty-foot Equivalent Unit
tkm Tonnenkilometer
Trkm Trassenkilometer

U

UNGC United Nations Global Compact
USD US-Dollar

V

VDB Verband der Bahnindustrie
VDE Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VZP Vollzeitpersonen

W

WACC Weighted Average Cost of Capital
WLAN Wireless Local Area Network

Z

ZI Zufriedenheitsindex
ZIFF. Ziffer




102-53

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Bericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Integrierte Bericht und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2021 wurde am 31. März 2022 veröffentlicht und ist im Internet unter db.de/ib abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.2 97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, TikTok und Twitter.

Personenverkehr

Unser Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube und Twitter.



NACHHALTIGE PRODUKTION



Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.





Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

FINANZKALENDER

28. Juli 2022

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2022

30. März 2023

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2022

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): **Titel Umschlag** DB AG/Max Lautenschläger **U2** DB AG/Max Lautenschläger, DB AG **1** DB AG/Georg Wagner **2–3** Christoph Wagner via Getty Images **4–5** DB AG/Max Lautenschläger **6–7** NiseriN via Getty Images/iStockphoto **7** DB AG/Max Lautenschläger **8–9** DB AG/Kai Michael Neuhold **9** Thorsten Mischke, Blandine von Ribbeck&müller/romca industrial design **10–11** DB AG/Oliver Lang **11** DB AG/Volta Trucks **12–13** DB AG/Max Lautenschläger **14–15** DB AG/Volker Emersleben **15** DB AG/Oliver Lang **16–17** DB AG/Andreas Labes **16** DB AG/Patrick Kuschfeld **18–19** Arnim Kilgus **20–21** DB AG/Max Lautenschläger **21** DB AG/Dominic Dupont **22** DB AG/Max Lautenschläger **23** DB AG/Max Lautenschläger **24** DB AG/Max Lautenschläger **27** DB AG/Max Lautenschläger **28** DB AG/Max Lautenschläger **35** Jan von Holleben **37** DB AG/Max Lautenschläger **58** DB AG/Lufthansa/Jens Görlich, DB AG/Max Lautenschläger, DB AG/Max Lautenschläger **66** DB AG/Michael Neuhaus, DB AG/Max Lautenschläger **74** DB AG/Oliver Lang, DB AG/Max Lautenschläger, PeopleImages via Getty Images/iStockphoto **185** DB AG/Max Lautenschläger **253** DB AG/Björn Ewers **269** DB AG

10-JAHRES-ÜBERSICHT

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

in Mio. €	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	47.075	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557	40.403	39.728	39.107	39.296
Gesamtleistung	50.959	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298	43.102	42.422	41.756	41.910
Sonstige betriebliche Erträge	5.901	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834	2.772	2.824	2.853	3.443
Materialaufwand	- 28.419	- 22.757	- 22.262	- 22.258	- 21.457	- 20.101	- 20.208	- 20.250	- 20.414	- 20.960
Personalaufwand	- 19.219	- 18.297	- 18.152	- 17.301	- 16.665	- 15.876	- 15.599	- 14.919	- 14.383	- 13.817
Abschreibungen [1]	- 3.804	- 5.372	- 3.671	- 2.688	- 2.847	- 3.017	- 4.471	- 3.190	- 3.228	- 3.328
Sonstige betriebliche Aufwendungen [1]	- 5.716	- 5.235	- 5.157	- 6.088	- 5.890	- 5.677	- 5.750	- 5.057	- 4.817	- 4.719
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 298	- 4.757	1.384	1.819	1.688	1.461	- 154	1.830	1.767	2.529
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	- 10	- 21	- 12	12	14	33	22	8	3	14
Übriges Finanzergebnis	48	- 91	- 36	- 14	- 30	- 16	0	- 3	- 15	- 13
Zinsergebnis [1]	- 528	- 615	- 655	- 645	- 704	- 772	- 800	- 898	- 879	- 1.005
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 788	- 5.484	681	1.172	968	706	- 932	937	876	1.525
Jahresergebnis	- 911	- 5.707	680	542	765	716	- 1.311	988	649	1.459
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	–	650	650	450	600	850	700	200	525	525
WERTMANAGEMENT										
EBITDA bereinigt [1]	2.287	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797	4.778	5.110	5.139	5.601
EBIT bereinigt	- 1.552	- 2.903	1.837	2.111	2.152	1.946	1.759	2.109	2.236	2.708
Capital Employed per 31.12. [1]	43.020	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066	33.459	33.683	33.086	32.642
Return on Capital Employed (ROCE) [1] in %	- 3,6	- 7,0	4,3	5,8	6,1	5,9	5,3	6,3	6,8	8,3
Tilgungsdeckung in %	4,3	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1	19,0	20,3	20,8	22,2
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit [1]	3.900	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648	3.489	3.896	3.730	4.094
Brutto-Investitionen [1]	15.387	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510	9.344	9.129	8.224	8.053
Netto-Investitionen [1]	6.342	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320	3.866	4.442	3.412	3.487
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte [1]	56.149	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290	45.199	45.530	43.949	44.241
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte [1]	52.487	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575	42.821	43.217	41.811	41.816
Kurzfristige Vermögenswerte	15.694	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034	10.860	10.353	8.945	8.284
davon flüssige Mittel	4.591	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450	4.549	4.031	2.861	2.175
Eigenkapital	10.621	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657	13.445	14.525	14.912	14.978
Eigenkapitalquote [1] in %	14,8	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5	24,0	26,0	28,2	28,5
Langfristiges Fremdkapital [1]	39.631	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525	28.091	28.527	26.284	25.599
davon Finanzschulden [1]	30.322	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042	19.753	19.173	18.066	17.110
davon Pensionsverpflichtungen	5.031	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522	3.688	4.357	3.164	3.074
Kurzfristiges Fremdkapital	21.591	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142	14.523	12.831	11.698	11.948
davon Finanzschulden [1]	4.164	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439	2.675	1.161	1.247	1.503
Netto-Finanzschulden [1]	29.107	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624	17.491	16.212	16.362	16.366
Bilanzsumme [1]	71.843	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324	56.059	55.883	52.894	52.525
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.413	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365	2.251	2.254	2.235	2.152
Fernverkehr	82	81	151	148	142	139	132	129	131	131
Regionalverkehr	1.331	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226	2.119	2.125	2.104	2.021
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	50.831	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651	88.636	88.407	88.746	88.433
Fernverkehr	24.762	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516	36.975	36.102	36.777	37.357
Regionalverkehr	26.069	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135	51.661	52.305	51.969	51.076
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	226,5	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4	300,2	329,1	390,1	398,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.850	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698	98.445	102.871	104.259	105.894
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.109	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068	1.054	1.044	1.035	1.039
davon konzernexterne Bahnen	414	386	368	349	331	322	290	261	247	231
SOZIALES										
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	323.716	322.768	323.994	318.528	310.935	306.368	297.202	295.763	295.653	287.508
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,9	–	3,7	–	3,7	–	3,7	–	3,6
ÖKOLOGIE										
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-36,1	- 34,4	- 34,8	- 33,2	- 29,5	- 27,3	- 24,5	- 22,8	- 18,5	- 11,9

[1] Ab 2019 durch **IFRS-16-Effekt (Integrierter Bericht 2019 101)** eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

UNSERE STRATEGISCHEN TOP-ZIELE

Deutschland braucht eine starke Schiene – das ist unser inneres Anliegen! Dafür stehen wir als Deutsche Bahn. Eine starke Schiene ist das, wofür wir an- und eintreten, wofür wir unsere komplette Aufmerksamkeit einsetzen und all unsere Kräfte bündeln. Die Starke Schiene hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern: Deutschland wird seine Klimaschutzziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Und Deutschland wird nur dann weiterhin ein wirtschaftlich erfolgreiches Land sein, wenn Menschen und Güter mobil bleiben und nicht immer häufiger im Stau stehen.



UNSER FOKUS IST DIE VERKEHRSVERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE UND DIE SCHAFFUNG DER DAFÜR NOTWENDIGEN KAPAZITÄT.



WIR INVESTIEREN ZUSAMMEN MIT DEM BUND IN DIESEM JAHRZEHNT IN REKORDHÖHE, UM DIE SCHIENE FIT FÜR WACHSTUM ZU MACHEN.



NACH DER ÜBERWINDUNG DER CORONA-PANDEMIE WOLLEN WIR UNSEREN WACHSTUMSKURS FORTSETZEN.



DER TREND ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT UND LOGISTIK IST UNGEBROCHEN. DAVON PROFITIERT DIE SCHIENE ALS DER GRÜNSTE VERKEHRSTRÄGER.



WIR HABEN UNS ZUR UMSETZUNG UNSERER GRÜNEN TRANSFORMATION AMBITIONIERTE ZIELE GESETZT UND WOLLEN BIS 2040 KLIMANEUTRAL SEIN.

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

TITELBILD

Bahnfahren ist Klimaschutz
Seit 2018 fahren unsere Reisenden im Fernverkehr noch umweltfreundlicher in den ICE-, Intercity- und EC-Zügen innerhalb Deutschlands mit 100 % Ökostrom. Damit ist der DB-Konzern schon heute der größte Ökostromverbraucher in Deutschland. Unser Ziel ist es, bis 2040 komplett klimaneutral zu sein.